



# Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035

## 1. Memòria i Annexos

---

Servei d'Assistència al Territori

2021



Diputació Tarragona



## MEMÒRIA I ANNEXOS. ÍNDEX

|                      |   |           |
|----------------------|---|-----------|
| <b>1</b>             | <b>Introducció.....</b>   | <b>2</b>  |
| 1.1                  | MARC DEL PLA ZONAL .....  | 2         |
| 1.2                  | HORIZÓ TEMPORAL DEL PLA ZONAL .....   | 2         |
| 1.3                  | OBJECTIUS ESTRATÈGICS DEL PLA ZONAL .....   | 3         |
| 1.4                  | ÀMBIT TERRITORIAL: CAMP DE TARRAGONA I TERRES DE L'EBRE .....   | 3         |
| 1.5                  | ANTECEDENTS DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL PLA ZONAL .....   | 4         |
| 1.6                  | CONSIDERACIONS MEDIAMBIENTALS .....   | 6         |
| 1.7                  | CONTINGUT DEL PLA ZONAL.....  | 7         |
| <b>2</b>             | <b>Estat i criteris de disseny de la xarxa local .....</b>  | <b>8</b>  |
| 2.1                  | ESTAT DE LA XARXA VIÀRIA LOCAL ACTUAL .....   | 8         |
| 2.2                  | CRITERIS VIGENTS DE DISSENY DE CARRETERES LOCALS .....  | 17        |
| 2.3                  | PROPOSTA DE NOUS CRITERIS DE DISSENY PER CARRETERES LOCALS .....  | 17        |
| <b>3</b>             | <b>Definició de les carreteres que formaran part de la xarxa local .....</b>                                      | <b>22</b> |
| 3.1                  | CAMINS A INCORPORAR A LA XARXA LOCAL .....  | 22        |
| 3.2                  | CARRETERES A DESCATALOGAR.....  | 26        |
| 3.3                  | CARRETERES DE LA XARXA BÀSICA, COMARCAL O LOCAL QUE CANVIÏN LA SEVA FUNCIO.....                                   | 29        |
| 3.4                  | PROPOSTA DE NOVA XARXA VIÀRIA LOCAL.....  | 29        |
| <b>4</b>             | <b>Camins que no es poden incorporar a la xarxa local de carreteres .....</b>                                     | <b>32</b> |
| <b>5</b>             | <b>Anàlisi dels dèficits de la xarxa local .....</b>  | <b>35</b> |
| 5.1                  | DÈFICITS DE LA XARXA LOCAL.....   | 35        |
| 5.2                  | ALTRES ACTUACIONS NECESSÀRIES .....   | 37        |
| 5.3                  | COST DE LES ACTUACIONS NECESSÀRIES .....  | 38        |
| <b>6</b>             | <b>Metodologia per fer una proposta tècnica de les obres més prioritàries .....</b>                               | <b>39</b> |
| 6.1                  | CRITERIS DE PRIORITZACIÓ D'ACTUACIONS A LA XARXA VIÀRIA .....   | 40        |
| 6.2                  | INDICADORS .....  | 40        |
| 6.3                  | CÀLCUL DE LA PRIORITAT GLOBAL.....  | 42        |
| 6.4                  | APLICACIÓ DE LA METODOLOGIA DE PRIORITZACIÓ.....  | 42        |
| <b>7</b>             | <b>Priorització de les actuacions.....</b>  | <b>43</b> |
| 7.1                  | ACTUACIONS PRIORITÀRIES.....  | 43        |
| 7.2                  | COST DE LES ACTUACIONS PRIORITÀRIES.....  | 48        |
| 7.3                  | INVERSIÓ PREVISTA EN LA PRIMERA FASE (2020-2027) .....  | 49        |
| 7.4                  | INVERSIÓ PREVISTA EN LA SEGONA FASE (2028-2035) .....   | 50        |
| 7.5                  | ANÀLISI DE LA INVERSIÓ .....  | 50        |
| 7.6                  | AVALUACIÓ ESTRATÈGICA DE LES INVERSIONS .....   | 51        |
| <b>8</b>             | <b>Aspectes normatius i de gestió .....</b>   | <b>52</b> |
| 8.1                  | PROGRAMACIÓ DE LES INVERSIONS .....   | 52        |
| 8.2                  | RECODIFICACIÓ I NOVA DENOMINACIÓ DE LA XARXA.....   | 52        |
| 8.3                  | CANVI DE TITULARITAT DELS CAMINS.....   | 54        |
| 8.4                  | TRAMITACIÓ DEL PLA ZONAL .....  | 54        |
| 8.5                  | ÀMBIT TEMPORAL DEL PLA ZONAL .....  | 54        |
| <b>9</b>             | <b>Síntesi de propostes.....</b>  | <b>55</b> |
| <b>10</b>            | <b>Equip redactor.....</b>  | <b>56</b> |
| <b>ANNEXOS .....</b> | <b>57</b>   |           |
|                      | ANNEX 1: ANTECEDENTS .....  | 58        |
|                      | ANNEX 2: RESOLUCIÓ DE LES CONSIDERACIONS AMBIENTALS ESTABLERTES A LA RESOLUCIÓ TES/225/2021, DE 16 DE GENER ..... | 59        |
|                      | ANNEX 3: LLISTA DE CARRETERES AMB CODIS I DENOMINACIONS ACTUALS I NOVES.....                                      | 63        |
|                      | ANNEX 4: LLISTA DE CAMINS PER GRUPS.....  | 69        |
|                      | ANNEX 5: ACTUACIONS PRIORITÀRIES.....   | 79        |



## 1 Introducció

La xarxa local està integrada pel conjunt de carreteres que connecten els carrers o els camins i vials interurbans de competència municipal amb les carreteres de la xarxa bàsica i comarcal, de competència de la Generalitat o de l'Estat. Mentre els carrers i el conjunt de la vialitat urbana es desenvolupa d'acord amb la planificació urbanística municipal, i les carreteres bàsiques i comarcals de Catalunya estan incorporades al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC), les carreteres de la xarxa local no han tingut fins ara una planificació específica.

Les carreteres locals necessiten una planificació específica per les següents raons:

**Les carreteres locals han de tenir una planificació específica per tal de definir la xarxa, determinar els criteris de disseny, identificar els dèficits i programar les actuacions**

- En les carreteres locals el trànsit es compon de tota mena de vehicles (cotxes, motocicletes, camions, tractors, autobusos...) i sovint conviu amb altres usuaris (vianants i ciclistes), especialment en els trams de travessera urbana i entorns suburbans. Les carreteres locals tenen impactes directes en els processos d'urbanització i en el paisatge, i per tant s'han d'adaptar als entorns que travessen i a la multiplicitat d'usuaris que serveixen a través de criteris de disseny específics.
- Hi ha nombrosos camins i pistes, generalment de titularitat municipal, que tenen ja funció de carretera, o que podrien tenir-la si es condicionessin adequadament. Per tant, s'ha d'estudiar l'interès i la viabilitat de catalogar camins i pistes com a carreteres locals. Igualment, hi ha carreteres locals que ja no fan funció de carretera i per tant són susceptibles de ser descatalogades i reconvertides en carrers o camins.
- A mesura que sigui possible financerament, cal anar augmentant progressivament la inversió en la xarxa local prioritant les actuacions de conservació ordinària i extraordinària, i les actuacions de millora de la seguretat i d'ampliació de la capacitat que resultin més rendibles socialment, econòmicament i ambientalment. És necessari, per tant, avaluar els dèficits actuals i planificar la necessitat d'inversió a llarg termini i programar a mig termini les inversions més prioritàries, d'acord amb la disponibilitat financera de les administracions públiques i, quan sigui possible, amb la cooperació públic-privada.

### 1.1 Marc del Pla Zonal

**El Decret legislatiu 2/2009 defineix el marc jurídic dels Plans Zonals**

El text refós de la Llei de carreteres de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, atribueix la titularitat de les carreteres locals a les diputacions. Segons aquesta llei, les Diputacions poden desenvolupar "Plans Zonals" per a la definició i planificació de les carreteres locals en el territori de la seva competència que han de ser finalment aprovats pel Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, exclusivament als efectes de definició de la xarxa local de carreteres.

S'ha considerat com a planificació territorial de referència del Pla Zonal el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, el Pla Territorial Parcial de les Terres de l'Ebre i el Pla Director Urbanístic del Camp de Tarragona.

### 1.2 Horitzó temporal del Pla Zonal

**L'horitzó del Pla Zonal és de 16 anys dividits en dues fases del 2020 al 2027 i del 2028 al 2035**

L'horitzó temporal del Pla Zonal es fixa en 16 anys de duració, dividit en dos fases: la primera del gener de 2020 al desembre de 2027, i la segona de gener de 2028 al desembre de 2035.

Caldrà fer una revisió del Pla Zonal al final de la primera fase, durant el segon semestre del 2027, per actualitzar-lo d'acord amb el marc econòmic-financer existent a partir del 2022, així com per analitzar els nous dèficits derivats dels processos de transformació del territori i la mobilitat en la xarxa. En aquest sentit, el Pla Zonal proposarà uns criteris de disseny i una metodologia adaptada a les actuals necessitats de mobilitat del territori per prioritzar les actuacions necessàries per resoldre els dèficits observats ja actualment i un procediment per programar-les, la revisió del Pla Zonal permetrà adaptar aquests criteris de disseny i aquesta metodologia a les noves necessitats que es puguin produir per a la transformació del territori i la seva mobilitat.

En qualsevol cas, les inversions necessàries per resoldre els dèficits actuals, tot i resultar rendibles social i econòmicament, difícilment podran dur-se a terme durant els 16 anys del Pla Zonal, a no ser que es modifiqui el model actual d'inversions en infraestructures i/o les prioritats entre les inversions en carreteres locals, comarcals i bàsiques.

### 1.3 Objectius estratègics del Pla Zonal

La Diputació de Tarragona ha promogut l'elaboració del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres d'acord amb el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) i a partir dels objectius generals del Pla Estratègic Corporatiu de la Diputació de Tarragona.

El Pla Estratègic Corporatiu de la Diputació de Tarragona, planteja que es defineixi de manera global i concertada les actuacions de millora de les infraestructures del territori, per assolir els objectius d'equilibri territorial, progrés econòmic, cohesió social i sostenibilitat ambiental.

El Pla Zonal concreta aquests objectius com segueix:

- L'equilibri territorial es concreta garantint l'accessibilitat als nuclis habitats i una dotació de vies equilibrada comarcament, tenint en compte el nivell de trànsit, la població i la superfície de cada comarca. La proposta d'incorporació de camins a la xarxa local per completar la xarxa s'adequa a aquest objectiu.
- El progrés social i econòmic es concreta garantint l'interès social i econòmic del conjunt de les inversions previstes i prioritant les actuacions de millora de la seguretat vial. El Pla Zonal ha analitzat els costos de les actuacions proposades, així com els beneficis que es deriven pels usuaris en termes de millora de seguretat, estalvis de temps i de costos operatius.
- La sostenibilitat ambiental es concreta amb la proposta d'uns criteris de disseny de les carreteres ajustats segons l'entorn de cada carretera (urbà, rural o natural), adaptats als trànsits que hi circulen i que facilitin la pacificació del trànsit a les travesseres urbanes i la convivència segura del trànsit de vehicles, ciclistes i vianants a la xarxa local, i proposant la incorporació a la xarxa d'un nombre limitat de camins que ja realitzen actualment funcions de carretera.

### 1.4 Àmbit territorial: Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre

L'àmbit territorial del Pla Zonal comprèn totes les comarques del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre. D'acord amb la delimitació dels Plans territorials elaborats per la Generalitat de Catalunya, els estudis i les propostes del Pla Zonal s'especifiquen tant pel Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, com integrades pel conjunt de la Demarcació de Tarragona.

L'evolució de les dades bàsiques dels àmbits territorials, en relació amb la dècada passada, es mostren en la següent taula:

|  | Camp de Tarragona |         | Terres de l'Ebre |         | Total   |         |
|--|-------------------|---------|------------------|---------|---------|---------|
|  | 2011              | 2018    | 2011             | 2018    | 2011    | 2018    |
| Població (habitants)                           | 615.736           | 618.967 | 189.244          | 178.156 | 804.980 | 797.123 |
| Densitat de població (hab/km2)                 | 227,8             | 229     | 57,2             | 53,8    | 133,9   | 132,6   |
| Nombre de municipis                            | 132               | 132     | 52               | 52      | 184     | 184     |
| Renta familiar disponible bruta (milers €/hab) | 15                | 14,8    | 13,1             | 12,9    | 14,6    | 14,4    |
| Places hoteleres                               | 50.443            | 54.256  | 4.970            | 5041    | 55.413  | 59.297  |
| Parc de vehicles                               | 359.018           | 379.000 | 138.477          | 143.477 | 497.495 | 522.477 |

(1) dada 2016

(2) dada 2017

Taula 1. Dades bàsiques dels àmbits territorials. Anys 2000-2011.

Font: Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

Els objectius del Pla Zonal s'adeqüen al Pla Estratègic Corporatiu de la Diputació de Tarragona

L'àmbit territorial del Pla Zonal inclou un total de 184 municipis: 132 al Camp de Tarragona 52 a les Terres de l'Ebre

Per al període 2011-2017 la població s'ha mantingut estable al Camp de Tarragona i s'ha reduït un 5,9 % a Terres de l'Ebre. La província de Tarragona és la demarcació que proporcionalment ha patit una major caiguda de la població en relació a la resta de províncies de Catalunya.

La recuperació de l'activitat econòmica, especialment a partir de 2016 ha fet capgirar la tendència a la reducció de la població, especialment, la població estrangera.

|   | 2013        | 2014        | 2015        | 2017        | 2018        |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>IMD global<br/>(veh./dia)</b>              | 879         | 854         | 875         | 874         | 857         |
| <b>IMD pesants global<br/>(%)</b>             | 1,93        | 1,82        | 1,85        | 1,85        | 1,83        |
| <b>Longitud total (km)</b>                    | 1.087       | 1.083       | 1.084       | 1.088       | 1.085       |
| <b>Veh. x km i any<br/>(de tota la xarxa)</b> | 348.747.645 | 337.893.640 | 346.078.056 | 347.137.070 | 339.628.623 |

Taula 2. Evolució de la Intensitat Mitjana Diària de trànsit a la xarxa local de la Diputació de Tarragona.

El trànsit a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona es manté força estable al llarg del temps. Només es produeixen canvis importants a carreteres que es veuen afectades per la posada en servei de noves infraestructures, com per exemple la A-27, per això en general té més sentit centrar la inversió en xarxa local en millorar la seguretat i no tant en augmentar-ne la capacitat.

Durant la dècada del 2000 al 2010, les inversions en infraestructures, sobretot en la xarxa bàsica de carreteres, ferrocarrils d'alta velocitat, ports i aeroports, així com en transport públic, van ser molt elevades a Catalunya, en relació a períodes anteriors, però les inversions en la xarxa de carreteres locals i comarcals es van mantenir relativament baixes. Amb la crisi econòmica, les inversions públiques es van reduir dràsticament, i donades les polítiques vigents de contracció de les despeses i de les inversions públiques, no és previsible que a curt termini es puguin recuperar.

### 1.5 Antecedents dels treballs de redacció del Pla Zonal

Els treballs tècnics de redacció del Pla Zonal es van iniciar a principis del 2010.

Es va dur a terme, primer, un treball de camp centrat sobre els camins susceptibles de passar a formar part de la xarxa de carreteres locals, que posteriorment es va anar estenent a totes les carreteres locals.

Simultàniament, es va actualitzar el Catàleg de Carreteres de la Diputació de Tarragona desenvolupant un sistema d'informació geogràfica, previsió de trànsit i d'avaluació de costos i beneficis associats a les actuacions. Aquest sistema s'utilitzarà com instrument de seguiment del Pla Zonal.

Després de revisar les directrius contingudes en els Plans territorials i altres plans sectorials en l'àmbit de la demarcació de Tarragona, es va iniciar el procés de col·laboració i d'intercanvi d'informació amb el Departament de Territori i Sostenibilitat en relació a aspectes claus del Pla Zonal com són la revisió dels criteris de disseny per carreteres locals, el procés d'identificació de camins susceptibles de ser catalogats com a carreteres i la normativa i els procediments de gestió del Pla Zonal, així com en relació als requeriments establerts per la legislació sobre avaluació ambiental estratègica de plans i programes. En base a aquests treballs, el 25 de març de 2011 el Ple de la Diputació de Tarragona va aprovar l'Avantprojecte del Pla Zonal.

L'Avantprojecte contenia una proposta sobre nous criteris de disseny de carreteres, estimava els dèficits de la xarxa actual a partir d'aquests nous criteris, i avançava els programes d'actuació i la inversió necessària. Va ser presentat als ajuntaments a través de tots els

Els treballs de redacció es van iniciar el 2010 en col·laboració amb el Departament de Territori i Sostenibilitat i les aportacions dels consells comarcals i els ajuntaments

consells comarcals, una vegada validat per la Diputació de Tarragona i assabentat el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Durant el segon semestre del 2011 els ajuntaments i consells comarcals del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre van aportar consideracions tant en relació a la proposta d'incorporació de camins com a les possibles actuacions sobre les carreteres actuals, que posteriorment van ser estudiades i en el seu cas integrades en el Pla Zonal.

Tenint en consideració tota aquesta informació es va redactar el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona que es va aprovar inicialment el 31 de gener de 2014 i es va sotmetre a informació pública.

Amb data 28 de setembre de 2016 es va rebre l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat (s'adjunta a l'annex 1) en el qual es fa constar que el Pla incorpora tant elements propis d'un pla de carreteres com els d'un pla zonal, pel que caldria reestructurar-lo i separar la part del pla zonal per sotmetre-la a l'aprovació del conseller. Pel que fa al Pla zonal especifiquen que és necessari fer una justificació particularitzada per a cada camí del compliment dels requisits que en justificarien la seva incorporació a la xarxa de carreteres, proposen els criteris metodològics a seguir per als requeriments funcionals basats en una anàlisi cost-benefici i informen que l'adequació plantejada en el Pla no s'ajusta a la normativa sectorial vigent (normativa tècnica del Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya o PITC). Pel que demanen que en el moment d'incorporar les vies proposades a la xarxa local, aquestes compleixin les característiques tècniques fixades en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual s'aprova el PITC i també incorporar la justificació particularitzada dels criteris funcionals d'incorporació utilitzant la metodologia proposada per l'anàlisi cost-benefici. Quant al Pla de carreteres de la xarxa local, informen, que sense perjudici d'altres competències concurrents, res no s'oposaria a l'aprovació del document per part del titular de la xarxa i sota la denominació de Pla de carreteres locals de la Diputació de Tarragona, sempre que les propostes s'ajustin a la normativa vigent pel que fa a les normes i criteris tècnics i, pel que fa a les incorporacions quedi supeditat a allò que resulti de l'aprovació definitiva del pla zonal. Finalment recorden que la Generalitat està impulsant una revisió més adaptada a la realitat de la xarxa local, respecte els criteris tècnics vigents, tant per a la integració de camins a la xarxa local com per al condicionament de carreteres de la xarxa local.

La majoria dels camins que el Pla zonal de la Diputació de Tarragona i les altres diputacions catalanes proposaven incorporar a les xarxes de carreteres locals, no compleixen els criteris tècnics vigents. Després de llargues negociacions entre les diputacions catalanes i el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, el 13 d'abril de 2017 es va rebre un escrit del Departament de Territori i Sostenibilitat (s'adjunta a l'annex 1) on informaven que, en data 30 de març de 2017, va entrar en vigor la Llei 5/2017, d'acompanyament dels pressupostos de 2017. Un apartat d'aquesta llei es refereix a la modificació del Text refós de la Llei de carreteres, en el seu article referent als Plans zonals. Amb aquesta modificació el Pla zonal, a més de consistir en una llista dels camins a ser afegits a la xarxa local de carreteres, pot incorporar les propostes d'actuació per a la millora de la xarxa local existent i la seva planificació i programació. D'aquesta manera el pla zonal podrà constituir-se en un únic document. Per altra banda, la modificació permet a les diputacions, prèvia justificació, definir característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de camins com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a la normativa tècnica vigent, amb requeriments geomètrics més flexibles i adaptats als condicionants existents i la demanda, cosa que permetrà planificar les inversions més eficientment a la totalitat de la xarxa local de carreteres. Amb aquesta darrera modificació es simplifica el procés d'aprovació i es clarifica les competències i responsabilitats de cadascuna de les administracions actuants, situació que permet d'actualitzar el document del Pla per tal que sigui sotmès de nou a la seva tramitació.

Per les raons exposades, a més del temps transcorregut, el Servei d'Assistència al Territori va actualitzar i va ajustar als requeriments de l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat el document aprovat inicialment el 31 de gener de 2014 i ha redactat el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035.

El 17 de maig de 2019 es va fer l'aprovació inicial del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 i es va sotmetre a informació pública i a informe del Departament de Territori i Sostenibilitat (ara Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori). El 21 de febrer de 2020 es va rebre un escrit de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural (s'adjunta a l'annex 1) on es requereix que el Pla Zonal es sotmeti a avaluació ambiental estratègica simplificada i el 30 d'octubre de 2020 es va rebre l'informe del la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (s'adjunta a l'annex 1) on es fan un seguit de requeriments als quals s'ha donat resposta fent els tràmits i modificacions oportunes del document que es va aprovar inicialment. Un cop s'aprovi provisionalment el Pla Zonal s'enviarà al Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, que és el departament competent en matèria de carreteres, per tal que faci l'aprovació exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres. Un cop aprovat per aquest departament, la Diputació de Tarragona farà l'aprovació definitiva del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035.



### 1.6 Consideracions mediambientals

En les carreteres locals el trànsit es compon de tota mena de vehicles (cotxes, motocicletes, camions, tractors, autobusos...) i sovint conviu amb altres usuaris (vianants i ciclistes), especialment en els trams de travessera urbana i entorns suburbans. Les carreteres locals tenen impactes directes en els processos d'urbanització i en el paisatge, i per tant s'han d'adaptar als entorns que travessen i a la multiplicitat d'usuaris que serveixen a través de criteris de disseny específics.

La sostenibilitat ambiental del Pla es concreta proposant criteris de disseny de les carreteres més ajustats que els vigents del PITC segons l'entorn que travessen (urbà, rural o natural) i adaptats a la realitat del trànsit que hi circula. També faciliten la pacificació del trànsit a les travesseres urbanes i la convivència segura del trànsit de vehicles, ciclistes i vianants a la xarxa local. D'altra banda es proposa la incorporació a la xarxa d'un nombre limitat de camins que ja realitzen actualment funcions de carretera i tenen característiques similars a les de moltes de les carreteres de la xarxa local actual.

El Pla zonal proposa incorporar un nombre limitat de camins a la xarxa local on només hi preveu actuacions de reforç de ferm i senyalització. També identifica els dèficits que té la xarxa local i proposa una metodologia per prioritzar les actuacions necessàries per resoldre aquests dèficits i un procediment per programar-les.

L'impacte sobre el medi ambient i el paisatge serà molt inferior al que es produiria si s'actués sobre la xarxa local d'acord amb la normativa tècnica vigent, donat que el Pla zonal només preveu actuacions de reforç de ferm i senyalització als camins que s'incorporaran a la xarxa local de carreteres. D'altra banda, les actuacions necessàries per resoldre els dèficits en la xarxa de carreteres actual no impliquen la construcció de nous traçats i seguiran els criteris de disseny proposats, que reduiran molt significativament els impactes sobre el medi natural que aquestes puguin tenir quan es programin. En qualsevol cas, quan es programin i es projectin aquestes actuacions, seguiran la tramitació ambiental oportuna.

En la fase d'elaboració del Pla zonal es va consultar al Departament de Medi Ambient sobre la necessitat d'Avaluació Ambiental del Pla i el Departament de Medi Ambient va informar que aquest Pla no es trobava subjecte al procediment d'Avaluació Ambiental (informe adjunt a l'annex 1). En el mateix sentit, quan es va aprovar inicialment el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona el gener de 2014 i es va remetre al Departament de Territori i Sostenibilitat, tampoc va manifestar que hagués de passar cap altra tramitació ambiental, d'acord amb l'informe emès en fase de redacció.

El 21 de febrer de 2020, en resposta als informes demanats al Departament de Territori i Sostenibilitat després de l'aprovació inicial del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, es rep un escrit de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Ambient (s'adjunta a l'annex 1) en el que informa que el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, s'aprova per una administració pública i la seva elaboració i aprovació ve exigida per una disposició legal, estableix el marc per a la futura autorització de projectes i pot requerir una avaluació per afectar espais de la xarxa Natura 2000 i, en conseqüència, el Pla Zonal s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada d'acord amb la legislació vigent i cal que la Diputació de Tarragona incorpori a l'expedient del Pla el document ambiental estratègic previst en l'article 29.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i l'aporti a aquesta Direcció General per iniciar el procediment d'avaluació ambiental.

D'acord amb aquest escrit, el 5 d'agost del 2020 es va lliurar a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Ambient el Document Ambiental Estratègic del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035.

En data 5 de febrer de 2021 es va publicar al DOGC la Resolució TES/225/2021, de 16 de gener (s'adjunta a l'annex 1), per la qual s'emet l'informe ambiental estratègic del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 (exp. OAA20200052), i resol:

1. Emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica ordinària, atès que no té efectes significatius sobre el medi ambient.
2. Establir que el Pla ha d'incorporar una sèrie de consideracions ambientals addicionals que es recullen a l'annex 2 "Resolució de les consideracions ambientals establertes a la Resolució TES/225/2021, de 16 de gener".

### **1.7 Contingut del Pla Zonal**

La proposta de Pla Zonal conté bàsicament els següents elements:

- 1. Com ha de ser la xarxa local amb la proposta de nous criteris de disseny.**
- 2. Quines carreteres formen part de la xarxa local amb la inclusió d'alguns camins que ja fan funció de carretera.**
- 3. Quins dèficits té la xarxa local.**
- 4. Una metodologia per prioritzar les actuacions necessàries per resoldre aquests dèficits i un procediment per programar-les.**
- 5. Quines actuacions són més prioritàries.**
- 6. Com es gestionarà l'execució del Pla Zonal.**

## 2 Estat i criteris de disseny de la xarxa local

### 2.1 Estat de la xarxa viària local actual

La xarxa local inclou 1.085 km dels 2.785 km de carreteres existents en total al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre

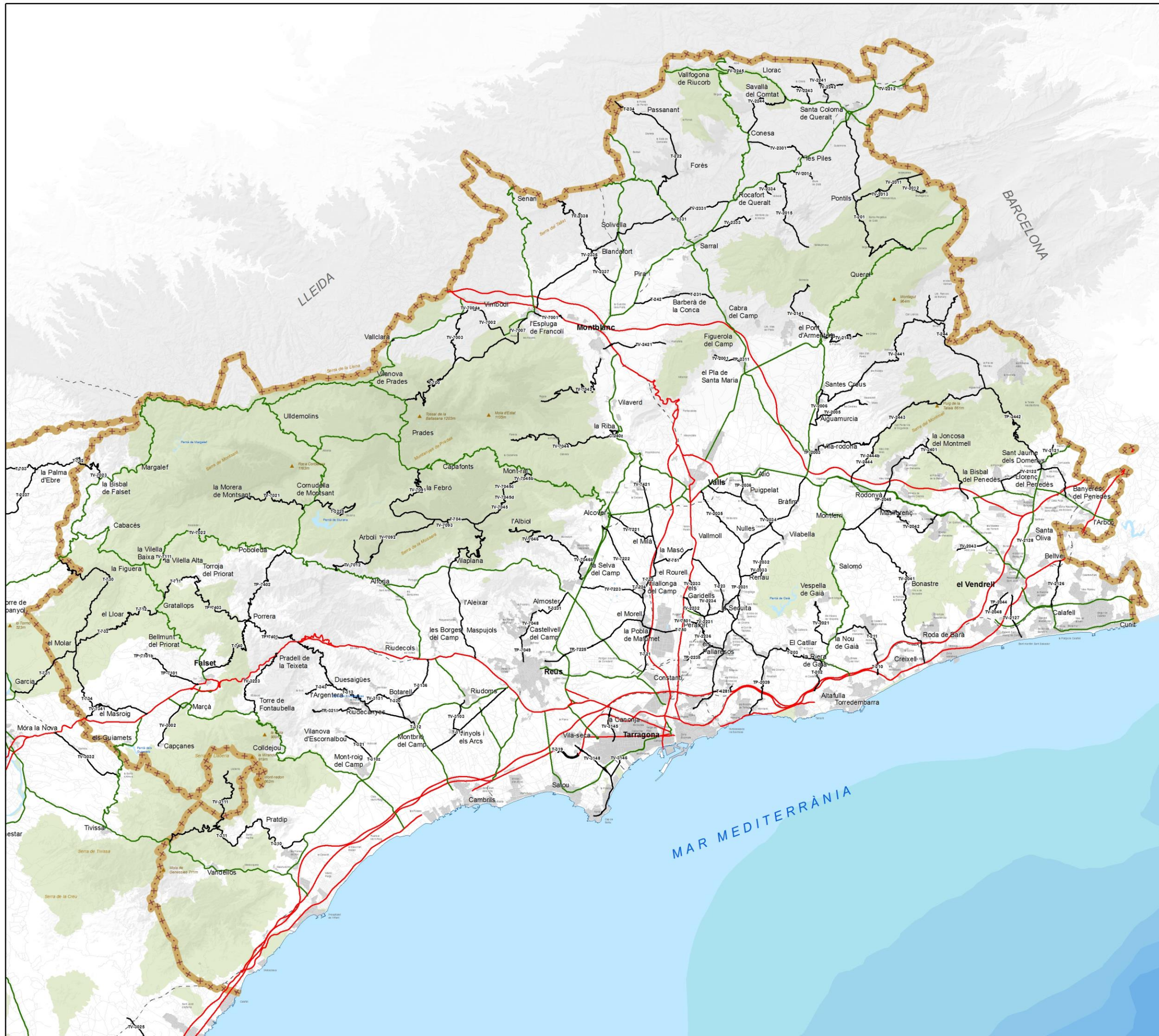
La xarxa de carreteres de la demarcació té un total de 2.783 km, que es classifiquen, segons la titularitat, com segueix:

| Titularitat            | Longitud (km) |
|------------------------|---------------|
| Autopistes de peatge   | 202           |
| Estat                  | 377           |
| Generalitat            | 1.121         |
| Diputació de Tarragona | 1.085         |
| <b>Total</b>           | <b>2.785</b>  |

Taula 3. Longitud (km) de xarxa viària de la demarcació de Tarragona per titularitats.

La longitud de la xarxa viària local que gestiona la Diputació es distribueix en 374 km a Terres de l'Ebre i 711 km al Camp de Tarragona.

A continuació es mostren els mapes per àmbits de la xarxa de carreteres. El llistat complet de les carreteres de la Diputació amb codis i denominacions es poden consultar a l'annex 2 d'aquest document.



## Xarxa de carreteres

- Diputació de Tarragona
- Estat
- Generalitat

Mapa 1.1



CAMP DE TARRAGONA

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa de carreteres

Escala 1:270.000





### Xarxa de carreteres

- Diputació de Tarragona
- Estat
- Generalitat

Mapa 1.2



TERRES DE L'EBRE

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa de carreteres

Escala 1:330.000



**Diputació Tarragona**

Els elements que caracteritzen les carreteres i que defineixen l'estat actual de la xarxa són els que s'enumeren a continuació:

- Amplada
- Pendent
- Paviment
- Trànsit
- Accidents
- Entorn

#### **Amplada**

En el 55% de la seva longitud total, la xarxa local de carreteres té una amplada inferior a 6 metres (en el 22% té menys de 5 metres i en el 33% entre 5 i 6 metres), tal i com mostra la figura següent:

**El 55% de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona té menys de 6 m d'amplada**

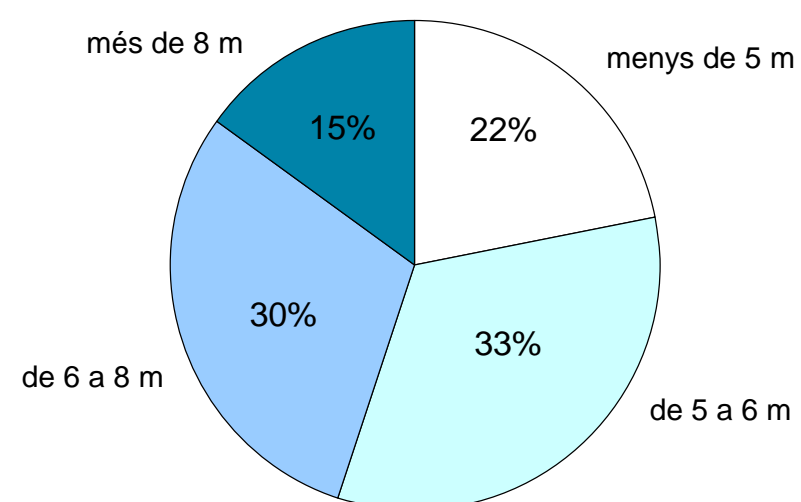


Figura 1. Amplades dels trams de la xarxa viària local (%).

Es considera que 5 metres és l'amplada mínima per al pas segur de dos vehicles circulant en sentit contrari, i 6 metres l'amplada mínima quan els vehicles són pesants.

**El 5% de la xarxa té pendents superiors al 15%**

**Pendent**

El 5% de les carreteres de la xarxa viària té un pendent superior al 15%, mentre que el 58% estan per sota del 5% de pendent, com mostra el gràfic següent:

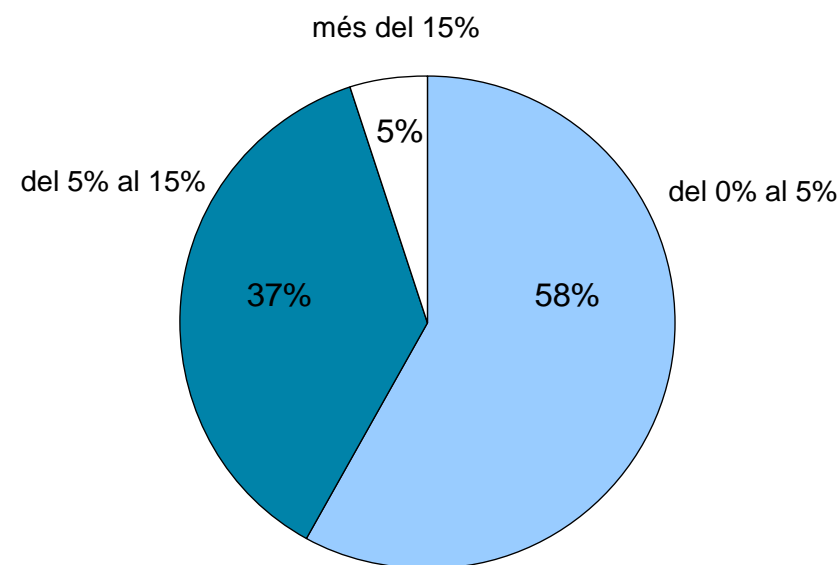


Figura 2. Pendents dels trams de la xarxa viària local (%).

Es consideren acceptables carreteres amb pendents per sobre del 15% només en zones de muntanya amb relleu molt accidentat.

**Paviment**

La pràctica totalitat de la xarxa té paviment de mescla bituminosa. Només en 12 km (l'1%) el paviment és de tractament superficial.

**El paviment en el 99% de la xarxa és de mescla bituminosa**

|                             | Amplades   |            |            |            | total        | percentatge |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|-------------|
|                             | <5m        | de 5 a 6 m | de 6 a 8   | >8 m       |              |             |
| Mescla bituminosa (Km)      | 251        | 351        | 306        | 165        | 1.073        | 99%         |
| Tractament superficial (km) | 8          | 4          | 0          | 0          | 12           | 1%          |
| <b>Total</b>                | <b>259</b> | <b>355</b> | <b>306</b> | <b>165</b> | <b>1.085</b> | <b>100</b>  |

Taula 4. Classificació de la xarxa per tipus de paviment i amplades.

Les campanyes de reforç de ferm dutes a terme per al Diputació de Tarragona en els últims 10 anys han deixat en bon estat el paviment de les carreteres.

**Trànsit**

Les intensitats de trànsit en la xarxa local són molt variables; si bé en general són baixes en relació a les carreteres de la xarxa bàsica i comarcal (721 km de carreteres estan per sota els 500 vehicles al dia), en alguns casos tenen trànsits elevats (29 km tenen intensitats superiors als 5.000 vehicles per dia).

**Els trànsits són molt variables, de pocs vehicles fins a milers, però majoritàriament baixos, inferiors a 500 vehicles/dia.**

| <b>IMD<br/>(vehicles/dia)</b> | <b>Longitud<br/>(km)</b> | <b>Percentatge (%)</b> |
|-------------------------------|--------------------------|------------------------|
| <100                          | 203                      | 18%                    |
| 100-500                       | 518                      | 48%                    |
| 500-1000                      | 134                      | 12%                    |
| 1000-5000                     | 201                      | 19%                    |
| >5000                         | 29                       | 3%                     |
| <b>Total</b>                  | <b>1.085</b>             | <b>100%</b>            |

Taula 5. Classificació de la xarxa per Intensitat Mitjana Diària.

El percentatge de camions i vehicles pesants és en general molt baix tot i que també varia molt, entre carreteres de muntanya on són pràcticament inexistents a casos excepcionals de carreteres en entorns industrials, on poden arribar a tenir percentatges superiors al 14%.

|   | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>IMD global<br/>(veh./dia)</b>              | 879         | 854         | 875         | 874         | 857         |
| <b>IMD pesants global<br/>(%)</b>             | 1,93        | 1,82        | 1,85        | 1,85        | 1,83        |
| <b>Longitud total (km)</b>                    | 1.087       | 1.083       | 1.084       | 1.088       | 1.085       |
| <b>Veh. x km i any<br/>(de tota la xarxa)</b> | 348.747.645 | 337.893.640 | 346.078.056 | 347.137.070 | 339.628.623 |

Taula 6. Evolució de la Intensitat Mitjana Diària de trànsit a la xarxa local de la Diputació de Tarragona.

El trànsit a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona es manté força estable al llarg del temps. Només es produeixen canvis importants a carreteres que es veuen afectades per la posada en servei de noves infraestructures, com per exemple la A-27, per això en general té més sentit centrar la inversió en xarxa local en millorar la seguretat i no tant en augmentar-ne la capacitat.



**Accidents**

L'accidentalitat és relativament baixa. La Diputació té definit un protocol per analitzar les circumstàncies de cada accident greu i actuar immediatament a la carretera quan és necessari

L'estadística d'accidents amb víctimes ha tingut una certa tendència descendent en els últims cinc anys d'estudi, si bé hi ha una variació en el nombre d'accidents any rere any que fa difícil definir una tendència clara. A continuació es mostren els gràfics de l'evolució dels accidents a zona interurbana.

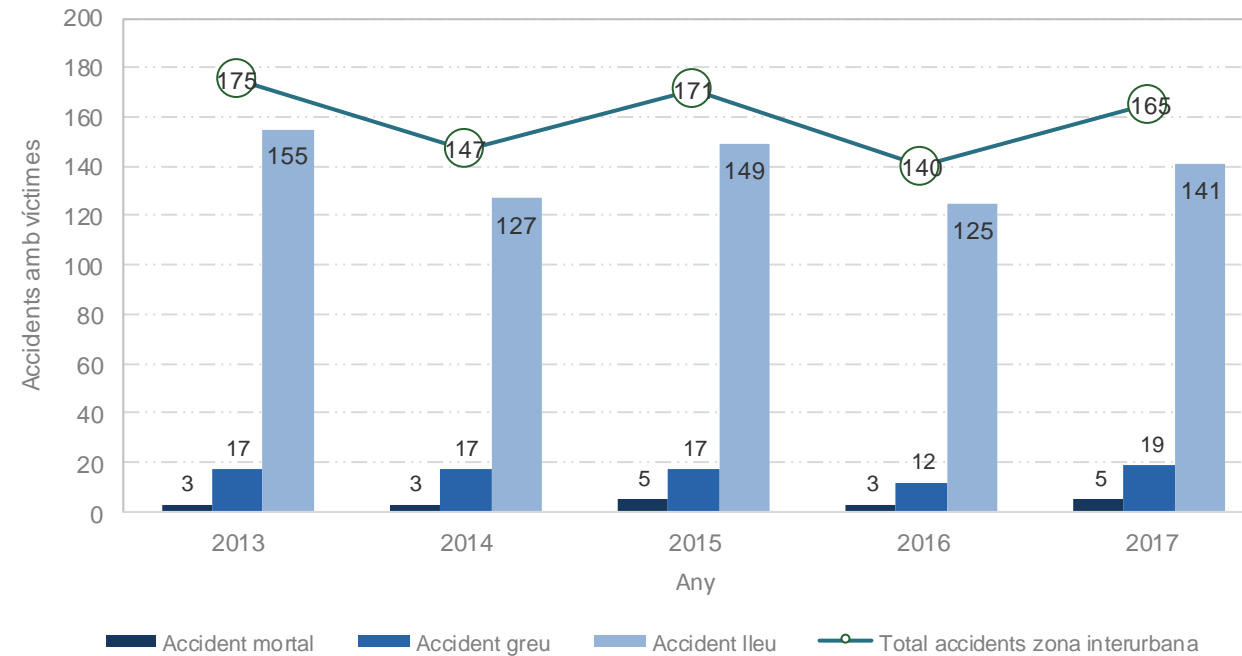


Figura 3. Número d'accidents amb víctimes (morts o ferits de diferent gravetat) en trams interurbans. Període 2013-2017

Font: Servei Català del Trànsit (SCT)

Les carreteres locals tenen una baixa accidentalitat en relació amb la resta de carreteres. L'accidentalitat depèn de factors molt diversos com l'entorn (via, climatologia, campanyes de sensibilització, etc.), el vehicle i el conductor. La majoria dels accidents tenen lloc amb unes condicions de bon estat de la via, bona visibilitat, superfície seca i neta i bon temps, fet que indica que el factor de tipus humà (infracció, velocitat i distracció) és la causa de la majoria d'accidents. En qualsevol cas, la Diputació de Tarragona té un protocol per actuar quan hi ha accidents greus o mortals.

**Entorn**

Per poder dissenyar i gestionar adequadament les carreteres locals és necessari considerar la diversitat de funcions que realitzen, que en gran part depenen de l'entorn que travessen.

A efectes de definir els criteris de disseny de les carreteres, el Pla Zonal classifica les carreteres locals en tres tipus d'entorns:

- **Carreteres locals en entorn natural:** Són carreteres que travessen zones d'interès natural, segons la delimitació de la xarxa Natura 2000, o que donen accés a llocs amb interès turístic, cultural, i paisatgístic, d'acord amb els Catàlegs de paisatge i els Plans territorials. Es tracta de carreteres que habitualment tenen trànsits baixos, però que poden tenir trànsits de vehicles lleugers i autobusos més elevats en cap de setmana. En alguns casos poden tenir amplades molt reduïdes, grans pendents i radis petits, però sovint la seva ampliació resulta inconvenient tant per l'impacte sobre el paisatge com pel cost que representa.
- **Carreteres locals en entorn rural:** Són carreteres d'accés a zones agrícoles i carreteres de connexió entre poblacions rurals disperses en el territori amb trànsits d'intensitat baixa o mitjana, però amb circulació de vehicles pesants i sovint amb nombrosos accessos a camins i a finques confrontants.

El disseny de la xarxa local ha d'adequar-se a l'entorn natural, rural o urbanitzat que travessa. El 66% de la xarxa es troba en entorn rural

- **Carreteres locals en entorn urbanitzat:** Són carreteres que travessen àrees urbanitzades de diferents tipus, zones residencials de baixa densitat amb trànsit elevat en hora punta en dia feiner, zones d'activitats econòmiques (polígons industrials, zones de serveis), amb elevada presència de pesants, o bé són travesseres i trams interurbans de vies locals on s'integra l'espai de vianants, ciclistes i transport públic, i poden estar semaforitzades.

La següent taula mostra la distribució de les carreteres de la xarxa local atenent l'àmbit i l'entorn que travessen.

| <b>Entorn</b> | <b>Camp de Tarragona (km)</b> | <b>Terres de l'Ebre (km)</b> | <b>Total (km)</b> | <b>Percentatge (%)</b> |
|---------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------|------------------------|
| Natural       | 200                           | 97                           | 297               | 27%                    |
| Rural         | 484                           | 227                          | 711               | 66%                    |
| Urbanitzat    | 27                            | 50                           | 77                | 7%                     |
| <b>Total</b>  | <b>711</b>                    | <b>374</b>                   | <b>1.085</b>      | <b>100%</b>            |

Taula 7. Longitud (km) de xarxa viària local segons l'entorn.

La majoria de carreteres (un 66%) es troben en entorn rural.

A continuació es mostren imatges d'exemple dels entorns.

**Entorn natural**



TV-2338. Blancafort (Conca de Barberà)

**Entorn rural**



TV-2301. Conesa (Conca de Barberà)

**Entorn rural**



TV-2035. Nulles (Alt camp)

**Entorn urbanitzat**



T-750. La Pobla de Mafumet (Tarragonès)

**Entorn urbanitzat**



TV-2236. Els Pallaresos (Tarragonès)

**Entorn urbanitzat**



TV-7223. Vilallonga del Camp (Tarragonès)

En conclusió, les carreteres locals travessen entorns molt diferents, des de les zones industrials al voltant de Tarragona, Reus o Valls, a entorns naturals de muntanya com els Ports. Els trànsits varien entre els pocs vehicles que circulen al dia a través d'algunes carreteres de muntanya, i els més de cinc mil que ho fan, de mitjana, per vies que travessen els entorns més densament urbanitzats de la costa, sovint amb intenses activitats turístiques. El percentatge de camions i vehicles pesants també varia molt, entre carreteres de muntanya on són pràcticament inexistent a vies en entorns industrials on poden arribar a tenir percentatges relativament alts.

## 2.2 Criteris vigents de disseny de carreteres locals

El Pla de Carreteres del 1985 definia les característiques de disseny de les carreteres, segons la funcionalitat de la xarxa (bàsica, comarcal o local), el relleu i el trànsit.

La definició de les característiques de disseny de la xarxa local era com segueix:

|                    |            | Pla/Ondulat | Accidentat | Molt accidentat |
|--------------------|------------|-------------|------------|-----------------|
|                    | IMD<=1.000 | 6/7         | 6/7        | 5,5/6           |
| <b>Xarxa local</b> | IMD>=1.000 | 6/8         | 6/8        | 6/7             |

Pla/Ondulat. Pendents inferiors al 15%  
 Accidentat. Pendents entre el 15% i el 25%  
 Molt accidentat. Pendents superiors al 25%

Taula 8. Amplades (metres) de calçada/plataforma segons el relleu i el trànsit

Font: Pla de Carreteres 1985

Aquests criteris, elaborats el 1985, es van adoptar al Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya i continuen encara vigents en l'actualitat.

**El 80% de la xarxa no compleix els criteris de disseny vigents, que actualment no són sostenibles financerament ni ambientalment**

L'aplicació d'aquests criteris requeriria actuar en el 80% de la xarxa, i la necessitat d'inversió que se'n deriva s'ha calculat en uns 925 M€. Aquesta xifra és molt superior a la capacitat inversora de la Diputació de Tarragona fins i tot a molt llarg termini, i en qualsevol cas tindria una rendibilitat socioeconòmica molt baixa ja que suposaria ampliar a un mínim de 6 metres l'amplada de la plataforma de totes les carreteres, en zones de relleu molt accidentat, i a 7 metres en relleu accidentat i pla/ondulat. En molts casos, aquestes actuacions tindrien costos elevats i provocarien impactes sobre el paisatge difícilment assumibles, especialment en entorns d'interès natural inclosos en la xarxa Natura 2000.

## 2.3 Proposta de nous criteris de disseny per carreteres locals

### Criteris de disseny per a trams interurbans

És necessari fer una actualització dels criteris de disseny actuals després d'estar vigents més de 30 anys, i fixar uns nous criteris de disseny per a les carreteres locals en relació al tipus d'entorn que travessen, a més del trànsit i del relleu, en particular per les carreteres amb trànsits inferiors a 500 vehicles/dia.

Mentre que per les carreteres amb trànsits per sobre dels 1.000 vehicles/dia els criteris de disseny de la legislació vigent (7 metres d'amplada de plataforma en terreny molt accidentat, i 8 metres en terreny accidentat i pla/ondulat) es consideren acceptables, els criteris de disseny vigents per carreteres amb trànsits inferiors a 1.000 vehicles/dia (6 metres d'amplada de plataforma en terreny molt accidentat, i 7 metres en terreny accidentat i pla/ondulat) no es consideren adequats per carreteres en entorns naturals i rurals amb trànsits inferiors als 500 vehicles/dia pel fet que suposarien actuacions poc sostenibles econòmicament i ambientalment.

Es considera que 5 metres és l'amplada mínima per al pas segur de dos vehicles circulant en sentit contrari, i 6 metres l'amplada mínima quan els vehicles són pesants. Cal tenir present que el trànsit de pesants a la xarxa local és molt baix, que el 42% de la xarxa local té amplades iguals o inferiors als 5 metres i que l'índex de perillositat mitjà de les carreteres de la xarxa local amb amplades iguals o inferiors

a 5 metres (62,8 accidents/vehicle i km) és lleugerament inferior al de carreteres de la xarxa local amb amplades iguals o superiors als 6 metres i amb IMD inferiors als 500 vehicles/dia (64,5 accidents/vehicle i km).

Les carreteres en entorn natural amb IMD inferiors a 500 vehicles/dia amb relleu accidentat o molt accidentat de la xarxa local de la Diputació de Tarragona tenen una IMD mitjana de 154 vehicles/dia amb un percentatge de pesants de l'1,51% i les carreteres en entorn rural amb IMD inferiors a 100 vehicles/dia amb relleu accidentat o molt accidentat tenen una IMD mitjana de 69 vehicles/dia amb un percentatge de pesants de l'1,98%. Això suposa una mitjana de pas de 2 vehicles pesants al dia per aquests tipus de carreteres, és a dir, un trànsit molt ocasional d'aquests tipus de vehicles que fa que difícilment es trobin a la carretera circulant en sentit contrari. D'altra banda, el cost i l'impacte sobre el paisatge que tindria actuar en aquestes carreteres per eixamplar-les més enllà dels 5 metres no és sostenible ni econòmicament ni ambientalment.

Per aquests motius es proposen uns criteris de disseny amb unes amplades de 5 metres per les carreteres de la xarxa local que tenen aquestes característiques i de 6 metres per la resta de carreteres amb IMD inferiors a 500 vehicles/dia.

D'altra banda, en aquells trams en els que no fossin possibles amplades mínimes de 5 metres (que permeten el pas de dos vehicles lleugers) a un cost raonable, o amb uns impactes assumibles sobre el paisatge, es proposen cunetes remuntables, apartadors o fins i tot semaforització i mesures de regulació del trànsit, per tal de garantir la seguretat de la circulació.

A continuació s'indiquen les característiques de disseny mínimes que proposa el Pla Zonal per als trams interurbans i els criteris d'aplicació:

#### Amplades (metres) de calçada/plataforma segons el relleu, el trànsit i l'entorn

|                        |               | Pla/Ondulat | Accidentat | Molt accidentat |
|------------------------|---------------|-------------|------------|-----------------|
| Entorn natural (*)     | IMD <500      | 6/6         | 5/5        | 5/5             |
|                        | IMD <100      | 6/6         | 5/5        | 5/5             |
| Entorn rural           | IMD 100-500   | 6/6         | 6/6        | 6/6             |
|                        | IMD 500-1.000 | 6/7         | 6/7        | 6/6             |
|                        | IMD >1.000    | 6/8         | 6/8        | 6/7             |
| Entorn urbanitzat (**) | IMD >1.500    | 6/8         | 6/8        | 6/7             |

Pla/Ondulat <15%, Accidentat 15% -25%, Molt accidentat >25%

(\*) IMD > 500 veh/d, s'estudiarà particularment

(\*\*) IMD <1500 veh/d, s'estudiarà particularment

L'aplicació d'aquests criteris en cap cas pot comportar que un determinat itinerari tingui trams amb característiques excessivament diferents.

Si la carretera actual reuneix aquestes característiques, no és necessària cap actuació. Quan la carretera no les reuneixi i s'hagi d'actuar, s'aplicaran aquestes característiques, però es tindran en compte excepcionalment les següents consideracions:

- Es poden acceptar actuacions amb amplades superiors només quan el trànsit de vehicles pesants ho requereixi.
- Es poden acceptar amplades inferiors si s'acondicionen amb apartadors, cunetes remuntables, semaforització o altres mesures de regulació del trànsit que garanteixin la seguretat de la circulació.

Les característiques de traçat, pel que fa a pendents i radis de curvatura, venen definits a partir de la velocitat de projecte que es fixi per a cada carretera, d'acord amb les normatives vigents de traçat en particular la *Norma de Trazado* (Instrucció 3.1-I.C ). En qualsevol cas, per carreteres en entorn natural i relleu accidentat i molt accidentat, s'accepten velocitats de projecte inferiors a 50 km/h, i radis de curvatura mínims inferiors a 25 m.

**El 40% de la xarxa no compleix els nous criteris actualitzats i adaptats a l'entorn que proposa el Pla Zonal**

S'ha comprovat que amb l'aplicació d'aquests criteris caldria actuar sobre prop del 40% de la xarxa local. El cost de les actuacions requerides tindria globalment una rendibilitat socioeconòmica positiva, i s'evitarien impactes negatius en entorn natural.

#### ***Criteris de disseny per a travesseres***

Pel disseny de travesseres urbanes es consideren com a referència les normatives i recomanacions viàries vigents, així com *el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats* (Ordre VIV/561/2020 d'1 de febrer) i el Decret 135/1995, de 24 de març, de *desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat*.

Els criteris de disseny dels elements de les travesseres que s'estableixen són els següents:

- Amplada de calçada: mínim de 6,60 m (3,30 m per carril) per facilitar el creuament de dos vehicles pesats.
- Amplada de voreres: mínim de 2,20 m (1,10 m lliure d'obstacles cada vorera); si no és possible, es proposen vials de prioritat invertida amb plataforma única.
- Amplada d'aparcament, en cas d'existir: 2,20 m.

Aquests criteris són indicatius i en la pràctica només aplicables a travesseres de nova urbanització, i s'han d'ajustar necessàriament segons la secció de cada travessera, ja que les travesseres difícilment poden ser ampliadades donada la presència d'usos confrontants continus, entre altres condicionants urbanístics. En qualsevol cas el disseny ha de facilitar la pacificació del trànsit i la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

Només es planteja la necessitat de construcció d'una circumval·lació al nucli urbà en travesseres on no es poden incorporar voreres o elements de protecció suficients per als vianants i on tampoc sigui possible redefinir els sentits de circulació per donar un únic sentit de circulació a la travessera o trobar altres solucions per assegurar la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

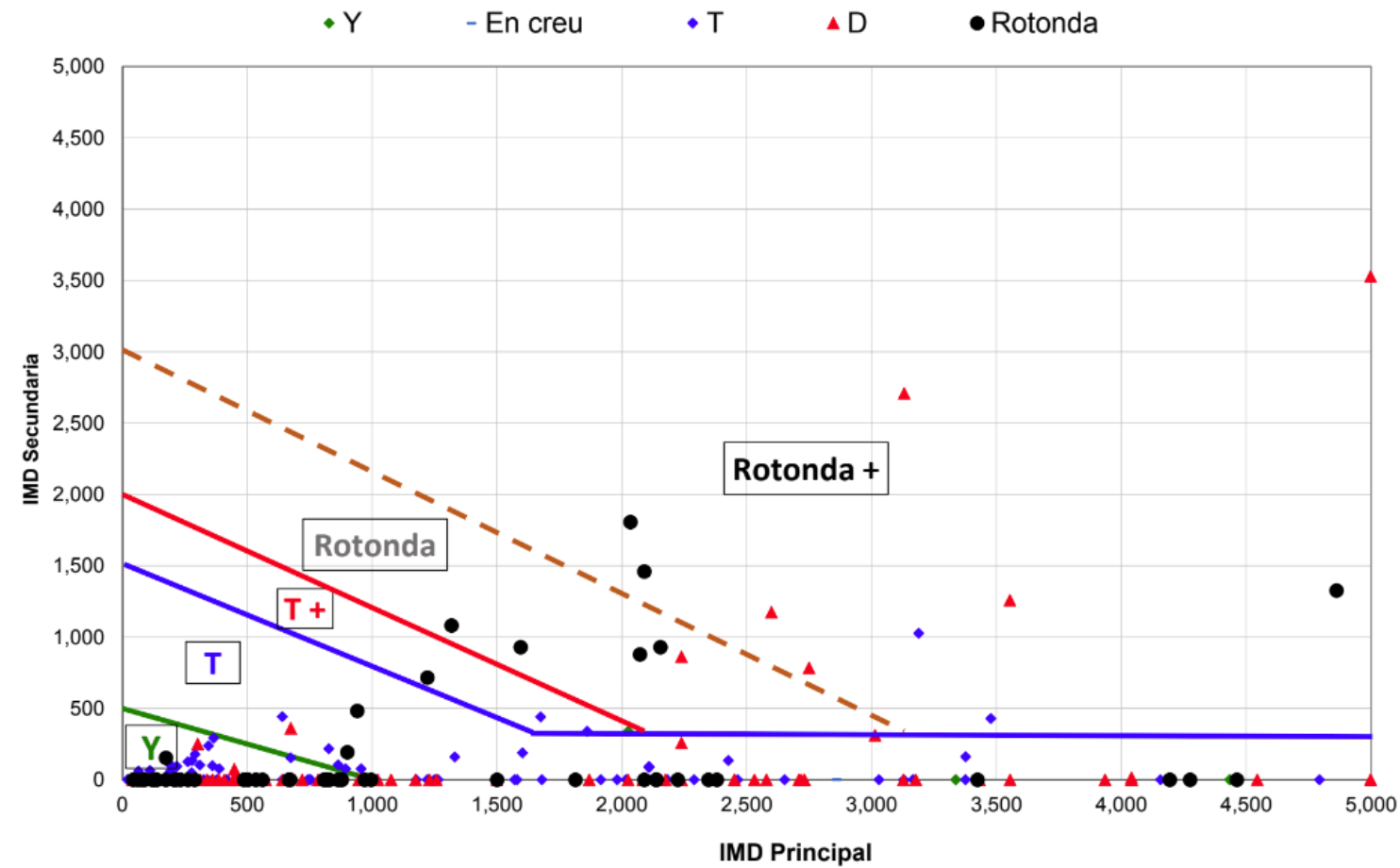
En tots els casos on es construeixi una circumval·lació, la titularitat de la travessera es traspasarà a l'ajuntament.

#### ***Criteris de disseny per a interseccions***

Es considera com a referència en el disseny de les interseccions els *Criteris generals en el disseny de rotondes* (2000) i la *Instrucció per al disseny i projecte de rotondes* (2006) de la Direcció General de Carreteres de DPTOP, així com la *Norma de Trazado* (Instrucció 3.1-I.C ), les *Recomendaciones sobre glorietas* del MOPU (1989), i les *Recomendaciones para el proyecto de intersecciones* del MOPU (1975). També es considera la publicació *Nudos de carretera* de la *Asociación Española de la Carretera* (2008). Amb tot, aquestes referències tracten els casos de carreteres de la xarxa bàsica o comarcal, per tan s'han de definir específicament els criteris per a les carreteres de la xarxa local.

Existeixen diferents tipologies d'intersecció segons la seva geometria. Ordenades de menor a major seguretat són com segueix: interseccions en Y, interseccions en T, interseccions en T canalitzada (T+), rotondes i rotondes amb trànsits superiors a 3.500 vehicles/dia a la via principal (rotonda +).

Els llindars de trànsit establerts a partir dels quals una intersecció ha de pertànyer a una tipologia s'estableixen a continuació:



Gràfic 1 Tipologia d'intersecció proposada segons IMD i llindars de recomanació de geometria

Es considera que han de tenir més prioritats aquelles actuacions de millora d'interseccions que es trobin situades en un rang d'IMD corresponent a una tipologia geomètrica superior a l'existent.

L'existència d'un percentatge important de vehicles pesants o altres condicionants singulars, poden fer que una intersecció que no compleixi aquests requeriments pugui requerir una actuació.

#### **Críteris de disseny per fomentar la mobilitat amb bicicleta i dels vianants**

- Metodologia d'identificació i prioritització de trams d'actuació i mesures per millorar la seguretat dels ciclistes esportius: Els darrers anys s'ha detectat en algunes carreteres de la xarxa local l'augment d'usuaris que practiquen el ciclisme ("ciclistes esportius") i per això s'ha establert una metodologia per identificar aquestes carreteres i prioritzar on cal actuar (basada en la intensitat d'usuaris ciclistes i en l'accidentalitat) i s'han estudiat una sèrie de mesures (estretament de carrils de circulació, ampliació dels vorals, execució de cunetes transitables, revestiment de bermes, separació dels sistemes de contenció, ampliacions puntuals de la calçada per facilitar l'avançament als ciclistes, actuacions en la senyalització horitzontal i vertical per marcar espai pels ciclistes,

senyalitzar ports de muntanya, senyalitzar carreteres compartides, limitar el trànsit de pesants, reduir la velocitat dels vehicles...) per millorar la seguretat dels ciclistes en aquests trams que s'estan aplicant en funció de les característiques i la casuística de cada tram.

- Metodologia d'identificació de trams d'actuació i criteris de disseny d'itineraris segurs per ciclistes i vianants. Els darrers anys s'han executat molts trams d'itineraris segurs per ciclistes i vianants a la xarxa local de carreteres. S'han establert uns criteris per a la detecció d'itineraris de la xarxa local utilitzats o potencialment utilitzables per ciclistes i vianants per als desplaçaments quotidians (trajectes de fins a 3 km. entre punts d'origen i destí i trajectes associats al transport públic) i un catàleg de solucions que es poden aplicar en funció de cada cas (itineraris segurs per ciclistes i vianants protegits amb diferents elements separadors a la calçada, itineraris segregats per ciclistes i vianants, trams de convivència amb ciclistes i vianants...).



### 3 Definició de les carreteres que formaran part de la xarxa local

#### 3.1 Camins a incorporar a la xarxa local

Els criteris aplicats per incorporar camins a la xarxa local es basen en l'article 4 del Reglament General de Carreteres (Decret 293/2003, de 18 de Novembre), que estableix que podran tenir la condició funcional de carretera, i com a tal seran integrables a la xarxa de carreteres, els camins que reuneixin com a mínim, un dels requisits següents:

L'article 4 del Reglament General de Carreteres defineix 7 criteris per incorporar camins, els quals el Pla Zonal ha completat amb 4 criteris propis addicionals

- a) Que serveixin d'unió de nuclis de població de més de 150 habitants, segons el cens oficial, sempre que la via no estigui dins d'una zona urbana o d'un sector urbanitzable delimitat.
- b) Que serveixin d'unió de nuclis, encara que siguin inferiors a 150 habitants, quan hi hagi en tot el seu recorregut una població total superior al cens esmentat.
- c) Que comuniquin el nucli de més població del municipi amb la xarxa de carreteres.
- d) Que constitueixin l'accés a estacions de ferrocarril amb servei de mercaderies separades més d'1 km del nucli de població o l'accés a centres d'activitat separats més de 3 km de la carretera o del nucli de població, i amb una IMD de vehicles pesants superior a 100.
- e) Que constitueixin l'accés principal a aquells centres d'interès cultural, esportiu i de lleure amb més de 50.000 visitants anuals, i que estiguin separats més d'un quilòmetre de la carretera o del nucli de població.
- f) Que tinguin la condició de variant que escurci sensiblement itineraris entre dos nuclis i que, segons el corresponent estudi cost-benefici, resulti amortitzable en un període de trenta anys amb una taxa interna de retorn del 10%.
- g) Que permetin el tancament d'itineraris sempre que, mitjançant un estudi cost-benefici, resultin amortitzables en un període de 30 anys amb una taxa interna de retorn del 10%.
- h) Que constitueixin un tram de variant que donant continuïtat a la xarxa de carreteres, elimini el pas per les travesseres.

A més, i d'acord amb aquest decret, el Pla Zonal fixa els següents criteris propis de referència:

- Els camins han de tenir una amplada major o igual a 5 metres, i han d'estar pavimentats amb tractaments superficials o mesclades bituminoses en calent.
- No s'han considerat com camins susceptibles de ser incorporats els accessos a urbanitzacions de menys de 500 metres de llargada.
- No s'han considerat com camins susceptibles de ser incorporats aquells que es troben en àrees densament urbanitzades (l'entorn en el recorregut del camí ha de ser no urbanitzat).
- Els camins han de passar per més d'un terme municipal. En cas contrari es consideren vials urbans.

Per a cada camí potencialment incorporable a la xarxa, s'ha realitzat un treball de camp a partir del qual s'ha estimat el cost i els beneficis potencials que podria representar incorporar-lo a la xarxa viària local (es detalla al Document 5 del Pla Zonal).

En aplicació de la metodologia que es detalla als documents 2 i 5 del Pla Zonal, es proposa incorporar a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona els camins que compleixen aquests criteris (Grup 1a), això suposa la incorporació de 114 km de camins (44 km al Camp de Tarragona i 70 km a Terres de l'Ebre). Els camins susceptibles de ser incorporats a la xarxa local de carreteres que no compleixen els criteris establerts per incorporar-los s'han classificat en dos grups, Grup 1b i Grup 2, que s'expliquen en el punt 4 d'aquesta memòria.

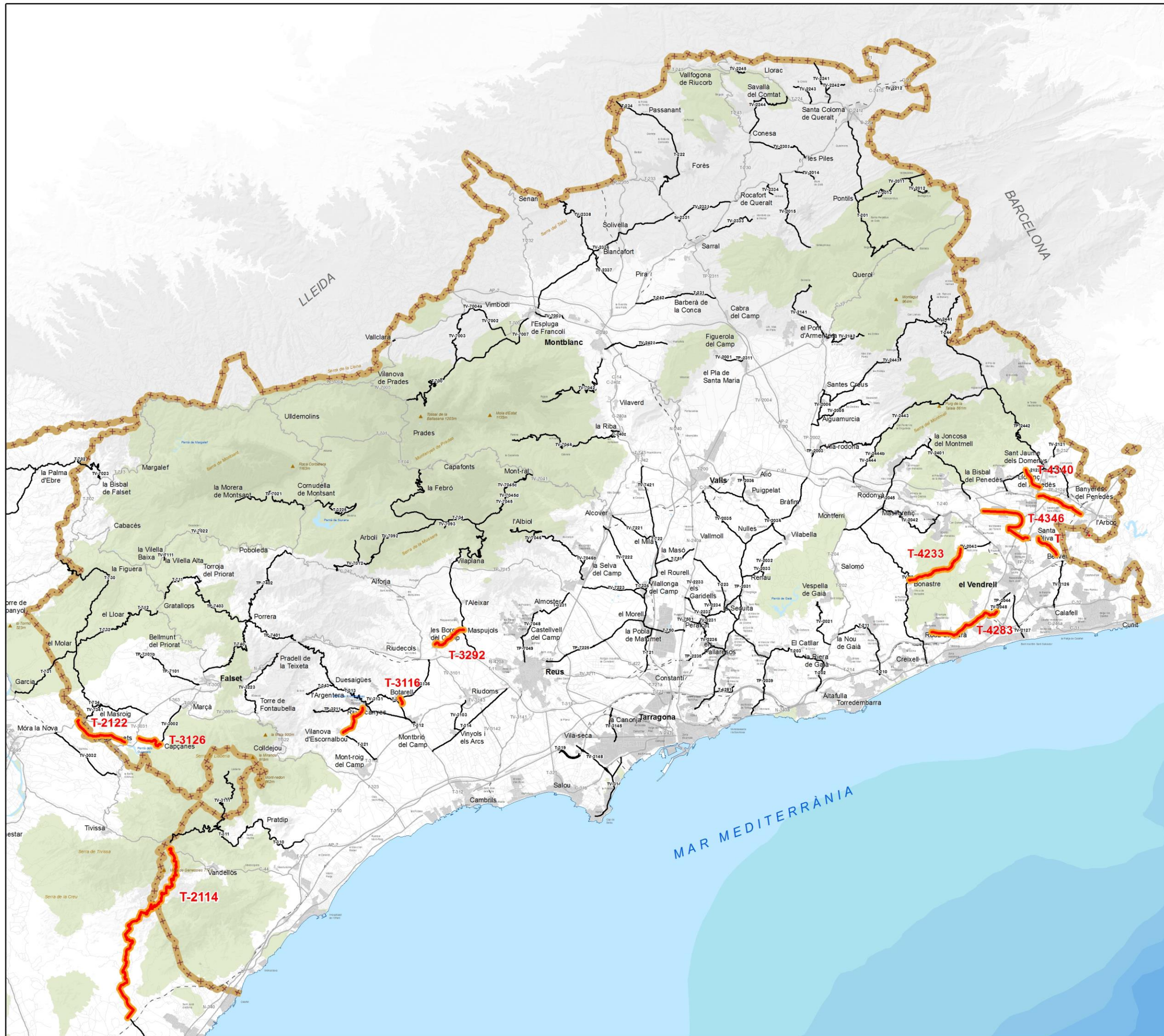
---

**Es proposa incorporar a la xarxa 114 km de camins**



Els camins poden incorporar-se a la xarxa local durant el període de 16 anys de vigència del Pla Zonal i podrien arribar a suposar un increment màxim del 10,5 % de la xarxa actual.

Per a la incorporació d'un camí municipal a la xarxa local caldrà formalitzar un conveni entre la Diputació i cada ajuntament per fer efectiu el canvi de titularitat (veure capítol 8), de manera que la catalogació de camins com a carreteres serà un procés gradual en el temps.

Els mapes dels camins de possible incorporació (Grup 1a) es presenten a continuació. Els llistats dels camins per àmbits territorials amb dades bàsiques es poden consultar a l'annex 3 del present document.



**Camins del Grup 1a**

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona

**Mapa 2.1**

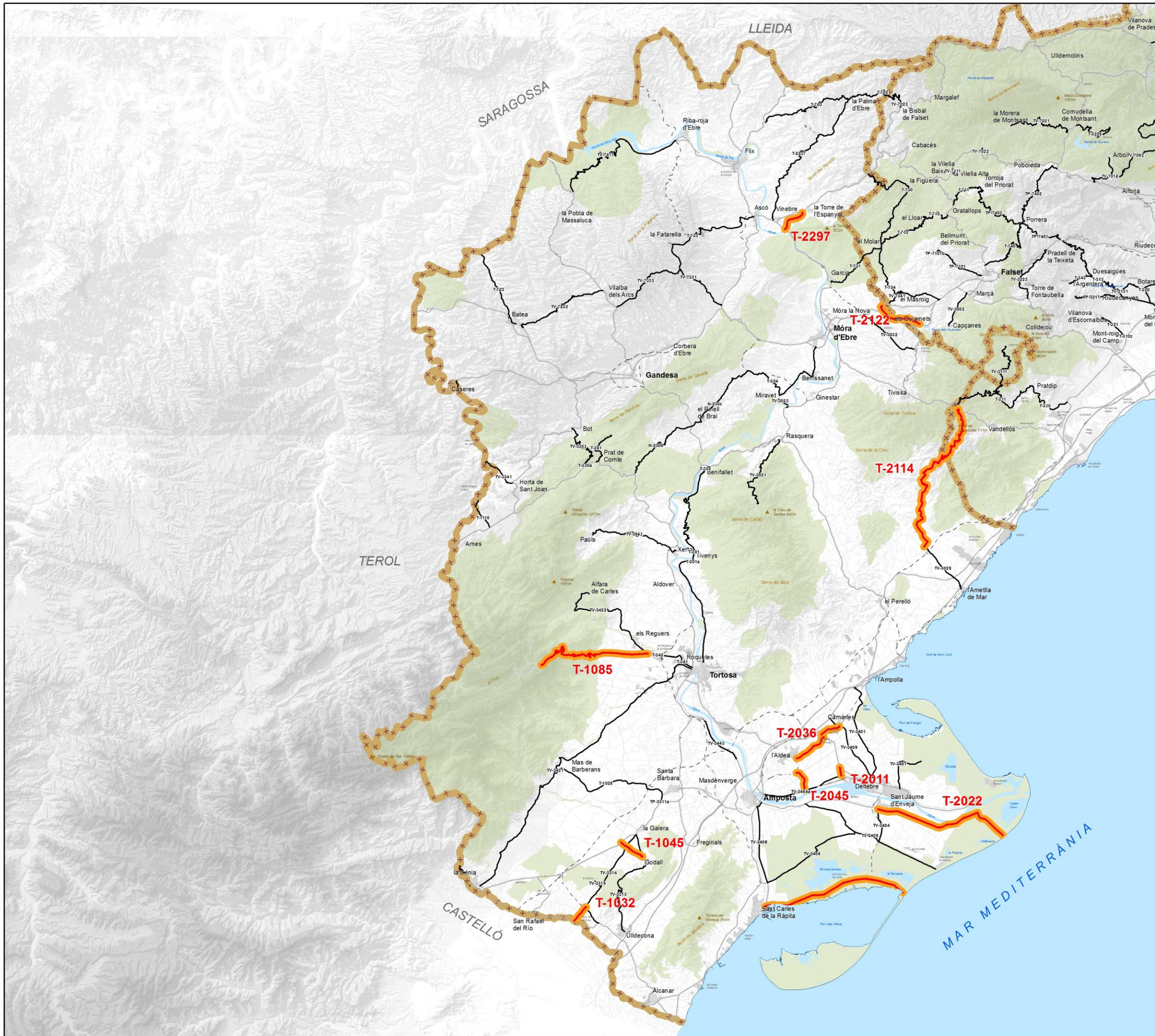


**Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona**



Camins del Grup 1a

Escala 1:270.000





### Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 2.2



TERRES DE L'EBRE

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Camins del Grup 1a

Escala 1:330.000

### 3.2 Carreteres a descatalogar

S'han identificat carreteres locals actuals susceptibles de ser descatalogades, d'acord amb els següents criteris:

- Trams de carreteres actuals que donen accés a nuclis de població que no són necessàries per donar continuïtat a la xarxa i que fan funció de vial urbà.
- Carreteres actualment de la xarxa local que no compleixen els criteris del reglament per ser considerades com a tals.

A partir d'aquests criteris, la proposta de carreteres a descatalogar i traspasar als ajuntaments és la següent:



| Codi     | Carretera                                    | Longitud (km) | Ajuntament            | Observacions    | Àmbit             |
|----------|--|---------------|-----------------------|-----------------|-------------------|
| TV-3443  | Vial de servei de la C-12 (Amposta–Vinallop) | 4,69          | Tortosa i Amposta     | Traspàs total   | Terres de l'Ebre  |
| TV-3454a | Camí de servei (Amposta – Deltebre)          | 6,98          | Amposta i Deltebre    | Traspàs parcial | Terres de l'Ebre  |
| TV-3451  | De Deltebre al Port del Fangar               | 1,16          | Deltebre              | Traspàs parcial | Terres de l'Ebre  |
| TV-2444b | Ramal a Mas d'en Bosch                       | 0,39          | Vila-Rodona           | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-2142  | Del Pont d'Armentera al Barri de les Ordes   | 4,32          | El Pont d'Armentera   | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-2012  | Ramal a Sant Magí de la Brufaganya           | 2,45          | Pontils               | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-2013  | Ramal a Viladepèrdius                        | 0,94          | Pontils               | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-2242  | Ramal a Montargull                           | 1,64          | Llorac                | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-3103  | Travessera de Riudoms                        | 0,47          | Riudoms               | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-7042  | Travessera de Montblanc (Rojals-Montblanc)   | 0,50          | Montblanc             | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-7223  | Travessera de Vilallonga del Camp            | 1,03          | Vilallonga del Camp   | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-2337  | Travessera de Blancafort                     | 0,23          | Blancafort            | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-3025  | Tram urbà l'Atmella de Mar                   | 0,19          | L'Atmella de Mar      | Traspàs parcial | Terres de l'Ebre  |
| TV-3145  | Travessera de la Canonja                     | 2,10          | La Canonja            | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-3146  | Travessera de la Pineda                      | 3,39          | Vila-Seca, Salou      | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-3148  | Travessera de Vila-Seca                      | 0,58          | Vila-Seca             | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-3344  | Travessera de Caseres                        | 0,19          | Caseres               | Traspàs parcial | Terres de l'Ebre  |
| TV-3422  | Travessera d'Alfara de Carles                | 0,50          | Alfara de Carles      | Traspàs parcial | Terres de l'Ebre  |
| TV-7004a | Accés a Vimbodí                              | 0,12          | Vimbodí               | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-7004a | Accés a Vallclara                            | 0,13          | Vallclara             | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-7023  | Accés a la Bisbal de Falset                  | 0,33          | La Bisbal de Falset   | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-7091  | Accés a la Febró                             | 0,14          | La Febró              | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| T-301a   | Tivenys                                      | 0,38          | Tivenys               | Traspàs total   | Terres de l'Ebre  |
| TV-7045b | Accés Mont-ral                               | 0,35          | Mont-ral              | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-7045c | Accés Bosquet                                | 0,22          | Mont-ral              | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-7045d | Accés Aixàvega                               | 0,20          | Mont-ral              | Traspàs total   | Camp de Tarragona |
| TV-7022  | Accés Escaladei                              | 0,04          | La Morera de Montsant | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
| TV-7111  | Accés a la Vilella Alta                      | 0,02          | La Vilella Alta       | Traspàs parcial | Camp de Tarragona |
|          | TOTAL  | 33,64         |                       |                 |                   |

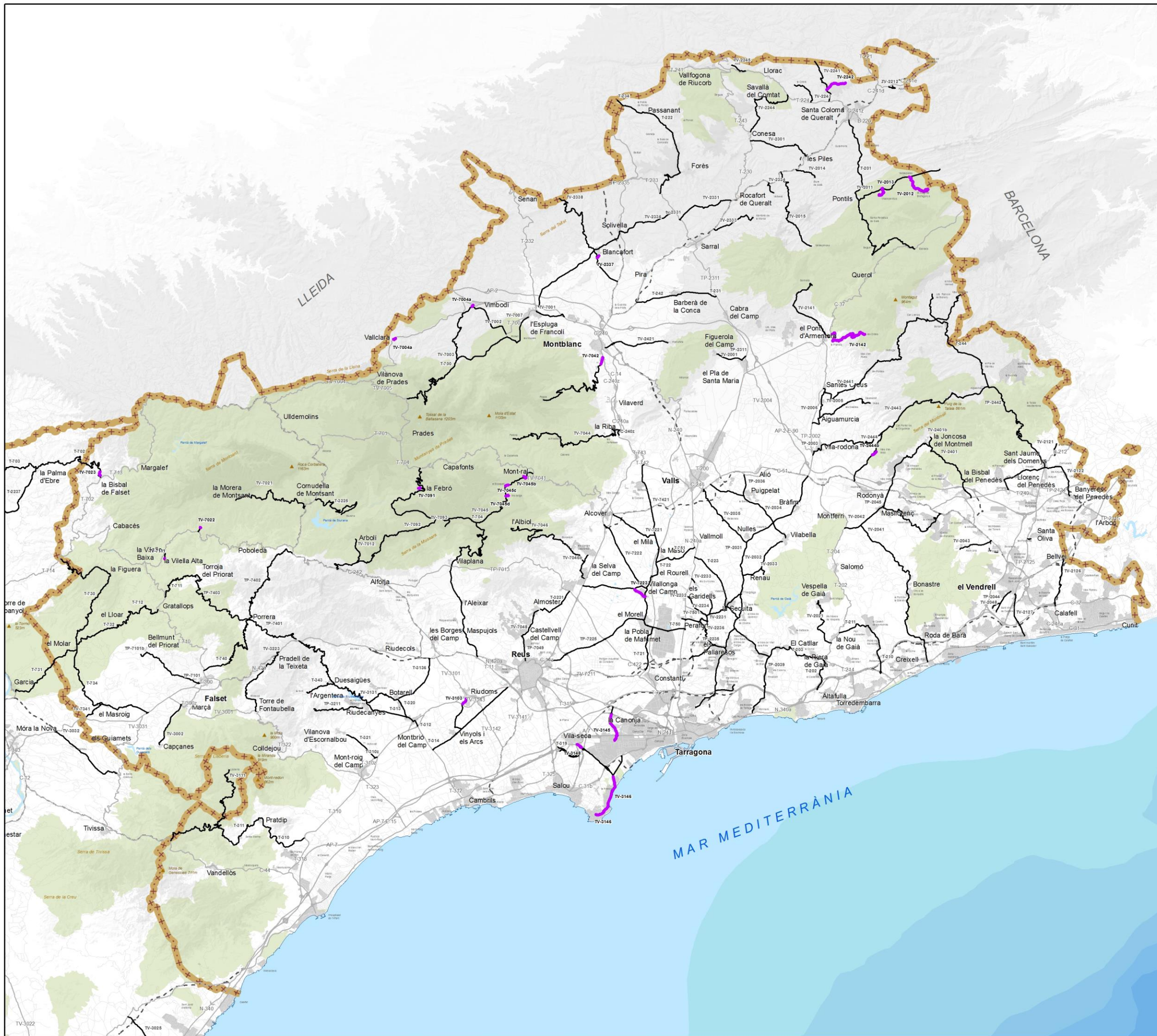
Taula 9. Proposta de trams de carreteres a descatalogar.

**Es proposa descatalogar un total de 33,64 km**

Es proposa descatalogar un total de 33,64 km de carreteres locals. S'ha de tenir en compte, però, que la descatalogació de carreteres actuals depèn de l'acceptació per part de l'ajuntament afectat mitjançant la signatura del corresponent conveni de traspàs, i que per tant, també serà un procés gradual en el temps. Els mapes dels trams de carretera que es proposa descatalogar es presenten a continuació.

## Carreteres a descatalogar

-  Carreteres a descatalogar
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



Mapa 3.1



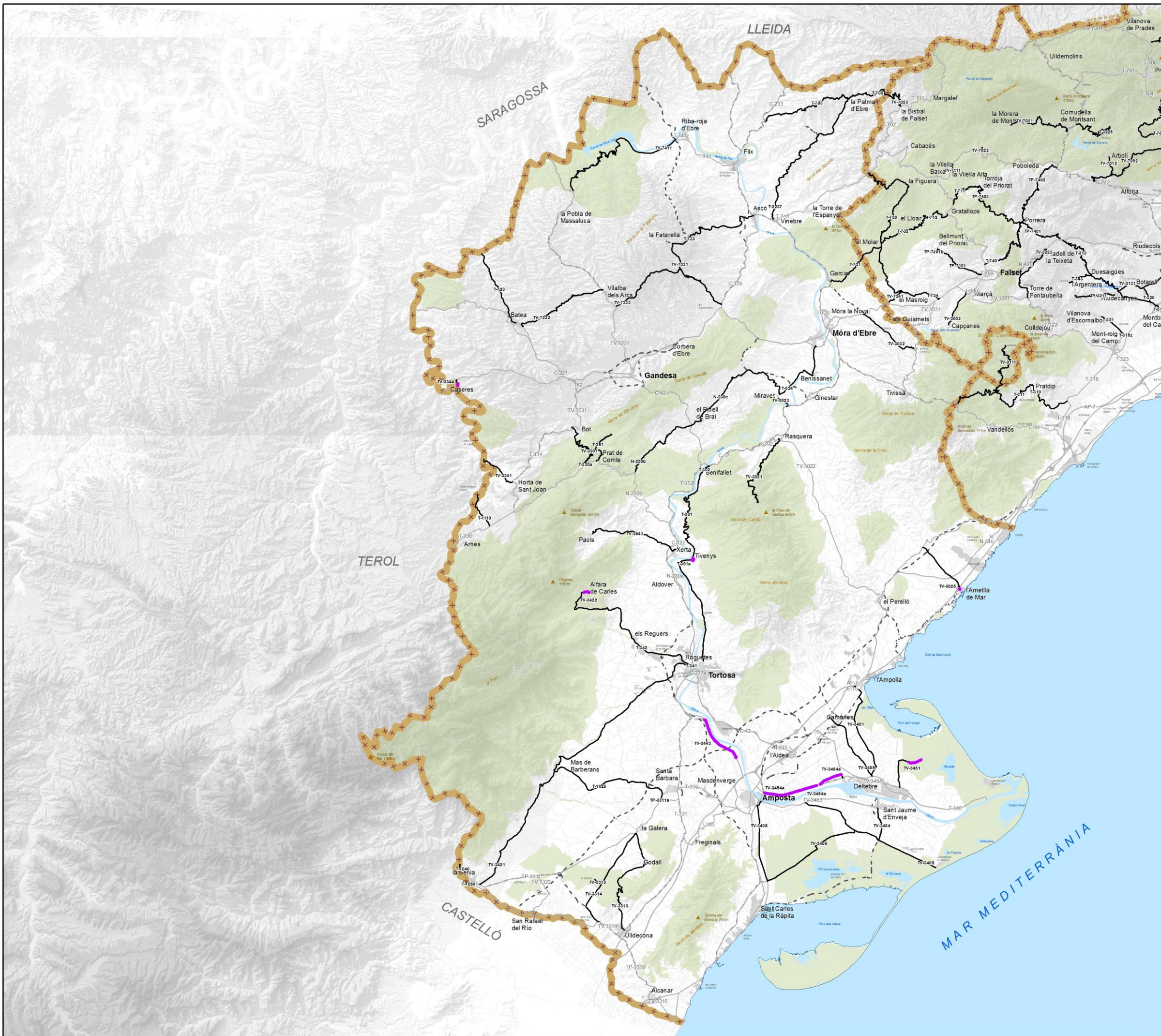
CAMP DE TARRAGONA

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona



Carreteres a descatalogar

Escala 1:270.000





### Carreteres a descatalogar

-  Carreteres a descatalogar
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 3.2



### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Carreteres a descatalogar

Escala 1:330.000



### 3.3 Carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canviïn la seva funció

Canvis en la mobilitat del territori, ja sigui per la construcció de noves infraestructures com per altres factors socials i econòmics, pot fer que algunes carreteres canviïn la seva funció i per tant, la seva classificació funcional d'acord amb l'article 4 del Text refós de la Llei de Carreteres.

El fet que ja tinguin l'atribució jurídica de carretera fa que no sigui necessari incloure-les al Pla zonal per catalogar-les com a tals, però per tal de fer una definició complerta del que hauria de ser la xarxa local, s'han estudiat aquestes possibles situacions.

No s'ha identificat cap carretera de la xarxa bàsica o comarcal que ara faci funció de xarxa local ni cap carretera de la xarxa local que faci funció de xarxa bàsica o comarcal.

En qualsevol cas en el moment que es produeixi aquest tipus de situació, el canvi de titularitat d'aquestes carreteres s'ha de regular mitjançant acords entre la Diputació de Tarragona i les administracions que en són titulars.

### 3.4 Proposta de nova xarxa viària local

La xarxa viària local de la Demarcació de Tarragona després d'incorporar camins i descatalogar carreteres es proposa com segueix:

#### Xarxa viària local proposada (km)

|                                  | Camp de Tarragona<br>(km) | Terres de l'Ebre<br>(km) | Total<br>(km) |
|----------------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------|
| Xarxa local actual               | 711                       | 374                      | 1.085         |
| Incorporació de camins (Grup 1a) | 44                        | 70                       | 114           |
| Carreteres a descatalogar        | -20                       | -14                      | -34           |
| <b>Xarxa local proposada</b>     | <b>735</b>                | <b>430</b>               | <b>1.165</b>  |

Taula 10. Xarxa viària local proposada

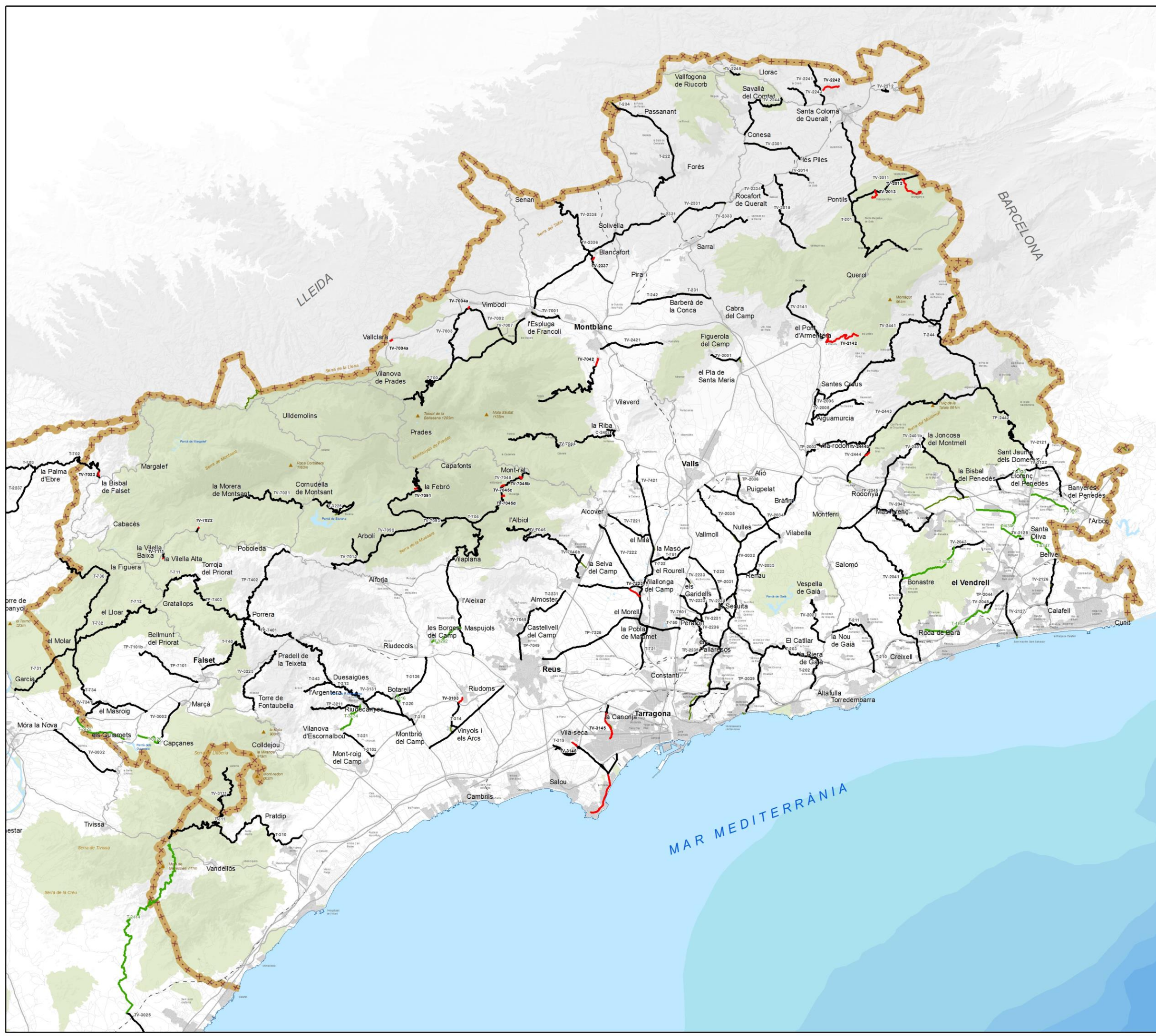
La nova xarxa local que es proposa pot augmentar un 10% la longitud, fins a 1.199 km

La xarxa proposada s'anirà conformant a mesura que els camins es vagin incorporant i les carreteres proposades a descatalogar es vagin traspasant als ajuntaments, seguint el procediment administratiu corresponent en cada cas. La longitud de la xarxa viària podria arribar al final del termini del Pla Zonal a 1.199 km si s'incorporen els camins del Grup 1a i no es poguessin descatalogar els trams de carretera proposats.

En conjunt, la xarxa viària local a la Demarcació de Tarragona podria arribar a augmentar la seva extensió actual fins un 10% en l'horitzó temporal del Pla zonal (16 anys).

A continuació es mostren els mapes de la xarxa local proposada per àmbits.





### Xarxa local proposada

- Camins del Grup 1a (noves carreteres)
- Carreteres a descatalogar
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 4.1

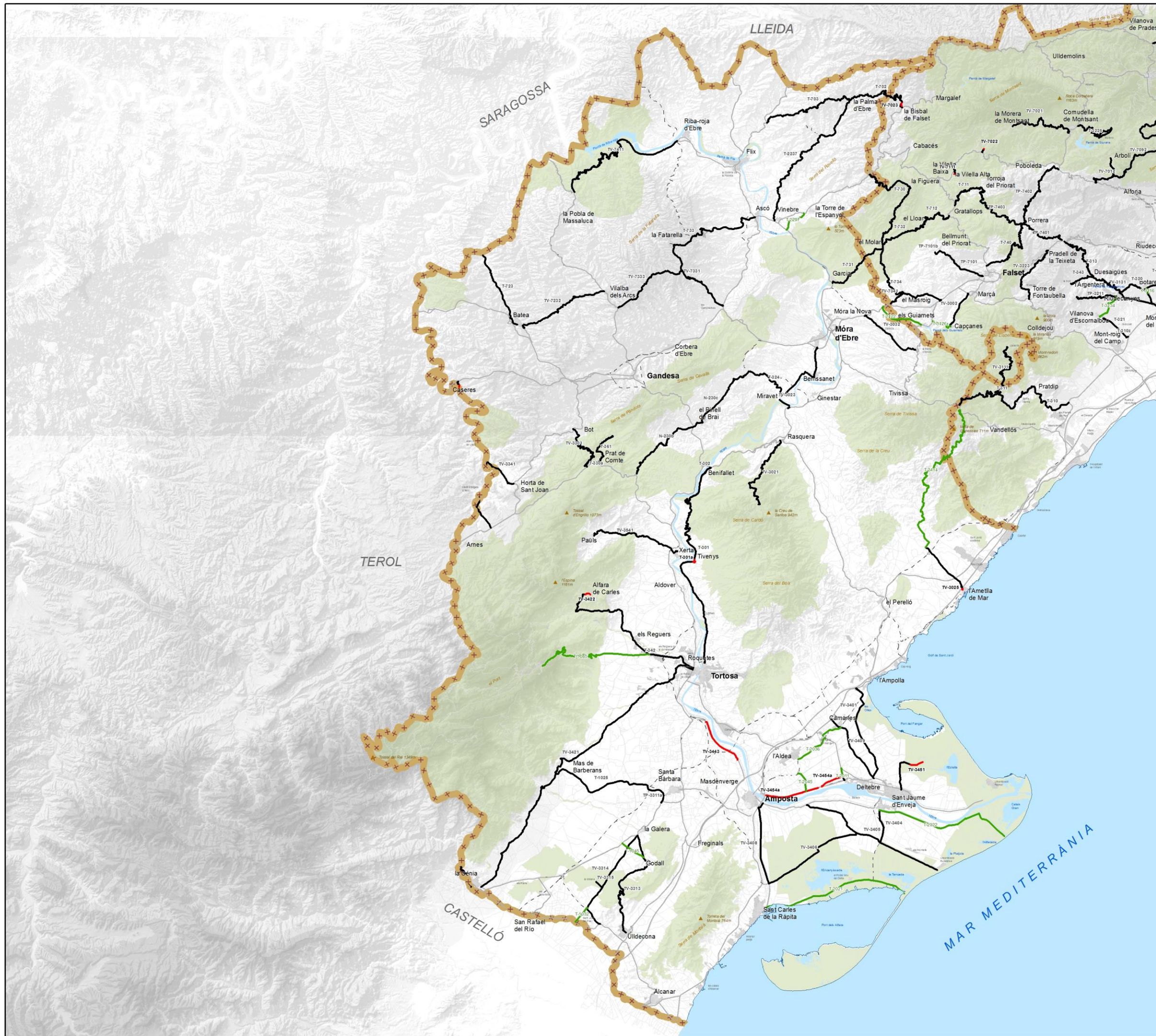


### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa local proposada

Escala 1:270.000





### Xarxa local proposada

- Camins del Grup 1a (noves carreteres)
- Carreteres a descatalogar
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 4.2



TERRES DE L'EBRE

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa local proposada

Escala 1:330.000



**Diputació Tarragona**

#### 4 Camins que no es poden incorporar a la xarxa local de carreteres

Els camins susceptibles de ser incorporats a la xarxa local de carreteres que no compleixen els criteris establerts per incorporar-los s'han classificat en dos grups com segueix:

Grup 1b: Camins que no compleixen estrictament els criteris per ser incorporats però que són de gran utilitat social i interès territorial. Representen 228 km de la xarxa de camins (124 km al Camp de Tarragona i 104 km a les Terres de l'Ebre). Es proposa que la Diputació de Tarragona habiliti els mecanismes necessaris per donar suport als ajuntaments en el manteniment del ferm, la demolició i retirada de paviment, la millora de la senyalització (inclosa senyalització ambiental si escau) i la sega i poda en els marges d'aquests camins. Es fa una previsió del cost que tindria donar aquest suport, aquesta inversió, tot i que no és inversió en la xarxa local, s'incorpora a les necessitats d'inversió que preveu el Pla Zonal.

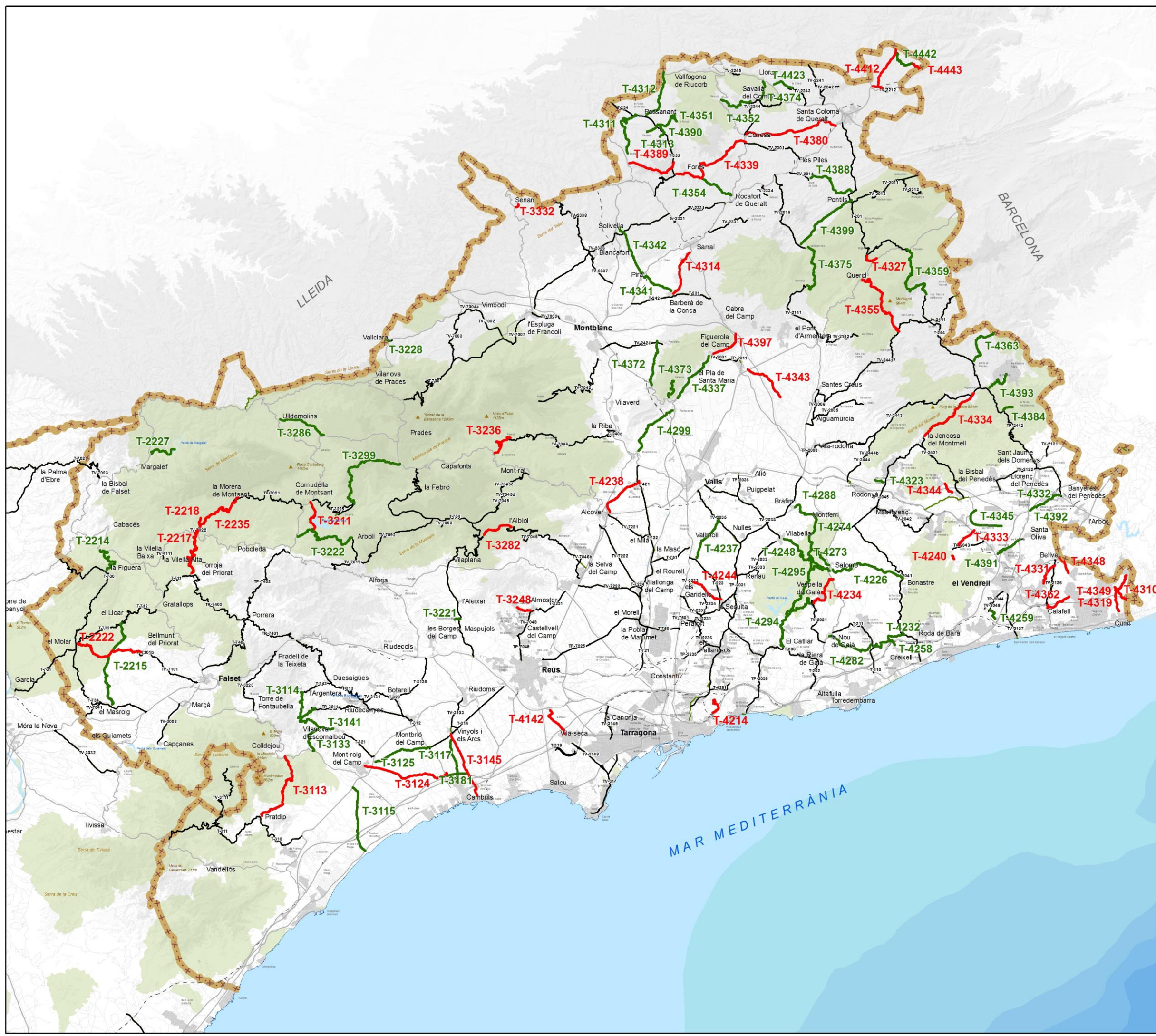
Grup 2: Altres camins que estan lluny de complir els criteris per ser incorporats però que són d'interès territorial. Representen una longitud total de 436 km (195 km al Camp de Tarragona i 241 km a les Terres de l'Ebre). Aquests camins tindran prioritat en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats.

Aquests camins que no es poden incorporar a la xarxa local de carreteres es distribueixen, per àmbits i grups, de la següent manera:

|              | Camp de Tarragona<br>km | Terres de l'Ebre<br>km | Total<br>km |
|--------------|-------------------------|------------------------|-------------|
| Grup 1b      | 124                     | 104                    | 228         |
| Grup 2       | 195                     | 241                    | 436         |
| <b>Total</b> | <b>319</b>              | <b>345</b>             | <b>664</b>  |

Taula 11. Camins classificats segons l'àmbit

Els mapes dels camins del Grup 1b i Grup 2 per àmbits, es presenten a continuació. Els llistats de camins amb dades bàsiques es poden consultar a l'annex 3 del present document.



### Camins del Grup 1b i Grup 2

- Grup 1b
- Grup 2
- - - Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 5.1



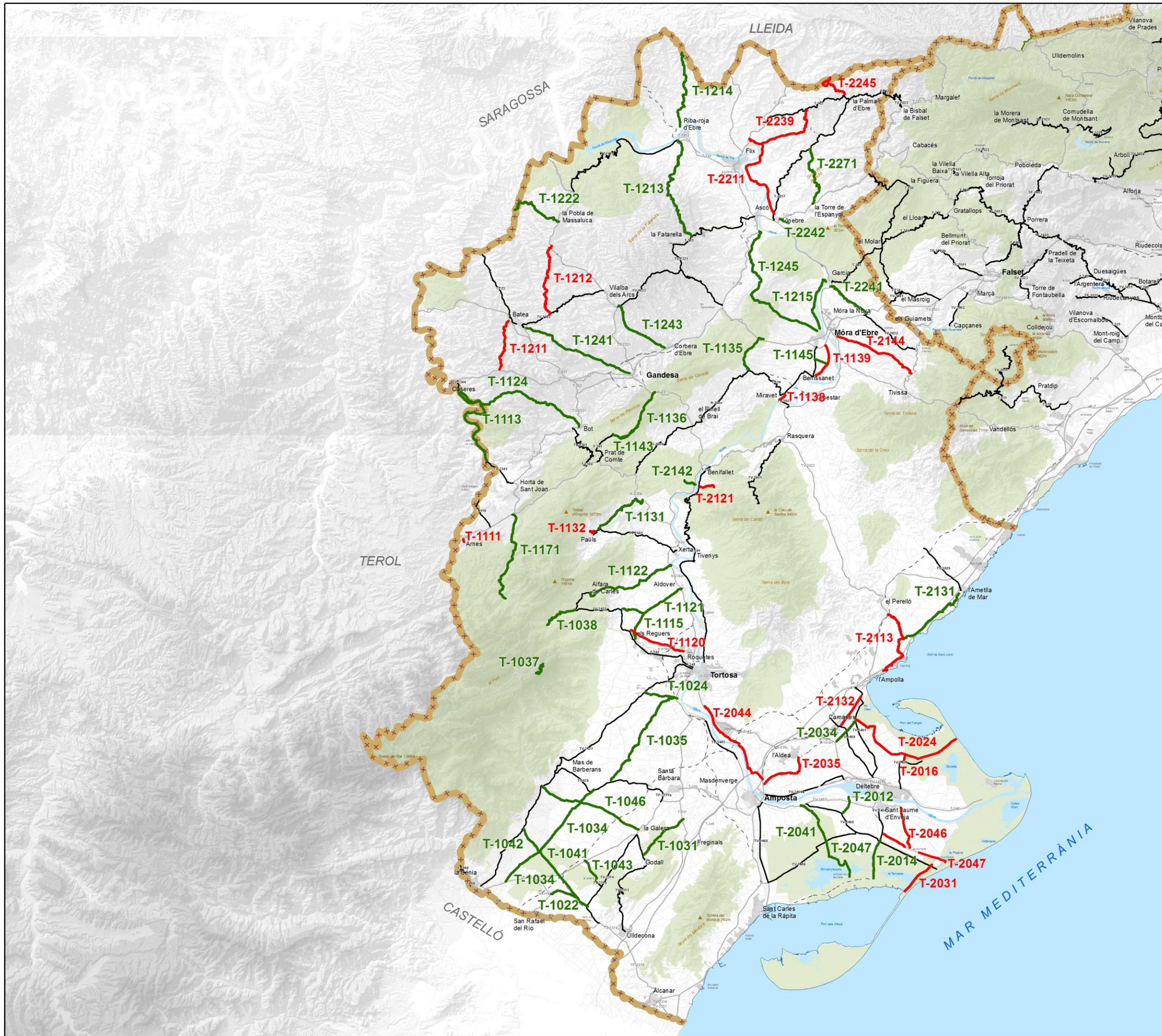
CAMP DE TARRAGONA

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Camins del Grup 1b i Grup 2

Escala 1:270.000





### Camins del Grup 1b i Grup 2

- Grup 1b
- Grup 2
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 5.2



### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Camins del Grup 1b i Grup 2

Escala 1:330.000



## 5 Anàlisi dels dèficits de la xarxa local

A continuació s'identifiquen els dèficits de la xarxa viària local, en relació a les característiques de disseny proposades.

A efectes de poder obtenir una estimació general del cost que podria representar resoldre els dèficits, s'han aplicat els tipus genèrics d'actuació i els costos unitaris dels projectes de carreteres de les obres que realitza la Diputació de Tarragona.

S'inclouen els costos de les actuacions de conservació extraordinària (reforç de ferm), però no els de conservació ordinària.

També s'inclouen les actuacions en reforç de ferm i senyalització que es faran quan s'incorporin els camins, però no el condicionament de camins que puguin incorporar-se a la xarxa local d'acord amb els criteris de disseny establerts pel Pla Zonal, actuacions que s'estudiaran en la segona fase del Pla Zonal.

Les inversions es refereixen a la resolució dels dèficits actuals, i s'ha de tenir en compte que l'evolució de la mobilitat els propers anys pot generar noves necessitats, que s'estudiaran a la fi de la primera fase del Pla Zonal i s'incorporaran a la segona fase.

### 5.1 Dèficits de la xarxa local

#### *Dèficits en trams interurbans de la xarxa local actual*

S'han identificat primer els trams interurbans de carreteres que no compleixen estrictament els criteris geomètrics establerts en el quadre que defineix els estàndards d'amplada (veure apartat 1.3).

Per cobrir aquests dèficits, les actuacions que es proposen són de dos tipus:

- **Actuacions de condicionament general** quan pràcticament tots els trams de la carretera necessiten d'actuacions importants d'eixamplament o canvis de traçat per a eliminar l'excessiva sinuositat.
- **Actuacions de millores puntuals de la seguretat i el drenatge:** són trams puntuals de millora de traçat per millorar corbes o trams amb dèficit d'amplada relativament poc importants que podrien resoldre's amb apartadors, semàfors, cunetes remuntables, retranqueig o sobreample de corbes i millores de traçat per millorar la visibilitat, creació d'itineraris segurs per ciclistes i vianants i altres actuacions en seccions crítiques orientades a millorar la seguretat de tots els usuaris.

Dels 1.085 km de carreteres actuals,  
425 km presenten dèficits

Del total de carreteres de la Diputació, 425 km (39%) de la xarxa local presenta dèficits. En 210 km (19%) serien necessàries actuacions de condicionament general i en 215 km (21%) actuacions de millora puntuals serien suficients.

Dèficits en els trams interurbans

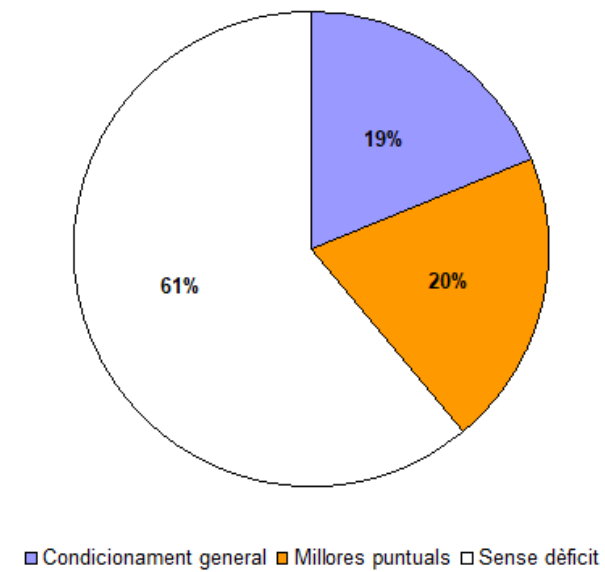


Figura 4. Dèficits en els trams interurbans (%) de la xarxa viària local actual.

### ***Dèficits en travesseres urbanes***

En la xarxa viària local actual existeixen 187 travesseres urbanes, amb una longitud total de 76 km.

Un total de 50 travesseres presenten dèficits de diferent tipologia i com a molt en 9 casos podria ser necessària la construcció d'una circumval·lació. Per cobrir aquests dèficits, s'han tingut en consideració actuacions de dos tipus:

**50 travesseres requereixen actuacions de condicionament**

- **Actuacions de condicionament general i millora:** quan la travessera necessita d'actuacions importants que comporten una redistribució o bé un eixamplament de l'espai i/o la reconstrucció d'obres de fàbrica en barrancs o lleres que travessen el casc urbà, i quan la travessera presenta dèficits que es poden resoldre amb la instal·lació de passos de vianants elevats, semaforització i/o el soterrament dels serveis aeris.
- **Actuacions de construcció d'una nova circumval·lació:** quan la travessera presenta amplada de secció insuficient en trams d'urbanització contínua on no es poden incorporar voreres o elements de protecció suficients per als vianants i on tampoc sigui possible redefinir els sentits de circulació per donar un únic sentit de circulació a la travessera o trobar altres solucions per assegurar la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

### Dèficits en interseccions

En la xarxa viària local existeixen multitud d'interseccions, entre carreteres de la Diputació, de carreteres de la Diputació amb carreteres gestionades per altres administracions (la Generalitat i l'Estat) i interseccions amb vials municipals, carrers i camins.

S'han identificat 49 interseccions amb dèficits importants.

49 interseccions presenten dèficits de seguretat i/o de capacitat rellevants

- **Actuacions de canvi de tipologia de la intersecció:** inclouen la construcció de noves rotondes, rectificacions en planta, rectificacions en alçat, implementació de tercer carril i adequació de la intersecció a entorn urbà.
- **Actuacions de millora de la tipologia existent:** inclouen millores dels radis de gir, millores de visibilitat, la canalització en vorada i actuacions de complements d'urbanització.
- **Actuacions complementàries:** inclouen millores o reforç de senyalització (horitzontal i vertical), millores en el drenatge, enllumenat de rotondes, entre altres.

La següent taula mostra tipus d'actuacions per solucionar els dèficits identificats:

| Tipus d'actuacions en interseccions  | Nombre    |
|--------------------------------------|-----------|
| Canvi de tipologia de la intersecció | 35        |
| Millora de la tipologia existent     | 8         |
| Actuacions complementàries           | 6         |
| <b>Total</b>                         | <b>49</b> |

Taula 12. Tipus d'actuacions necessàries per resoldre els dèficits existents en les interseccions de la xarxa viària local.

## 5.2 Altres actuacions necessàries

### Actuacions en camins

Els 114 km de camins del Grup 1a que el Pla Zonal proposa incorporar, necessitaran una inversió inicial en reforç de ferm i senyalització

Es preveu una adequació inicial de la totalitat dels 114 km de camins del Grup 1a amb una inversió inicial de pavimentació (reforç de ferm de 5 cm de gruix) i senyalització (senyalització horitzontal i vertical).

Aquesta adequació inicial s'anirà realitzant a mesura que els camins vagin sent incorporats a la xarxa local a través de convenis entre les institucions actualment titulars i la Diputació de Tarragona.

Un cop incorporats a la xarxa, s'hauran d'adequar els camins als criteris de disseny establerts al Pla Zonal. En el moment d'incorporar cada camí a la xarxa, es definirà el cost de l'actuació de condicionament que necessitarà i s'avaluarà la seva prioritat que s'incorporarà a la revisió del Pla Zonal.

També es preveu, tot i que no és inversió en xarxa local, el cost de donar suport als ajuntaments en el manteniment del ferm, la millora de la senyalització i la sega i poda en els marges dels 228 km de camins del grup 1b.

### Conservació extraordinària

Es necessitarà un reforç de ferm de tota la xarxa al llarg dels 16 anys del Pla Zonal

La inversió en conservació extraordinària requereix una actualització del reforç de ferm cada 16 anys, que és també el període de vigència del Pla Zonal.



En mitjana, si el cost unitari es considera al voltant d'uns 50.000 € per quilòmetre, la inversió necessària per a 1.085 km de xarxa en un període de 16 anys, estaria al voltant de 3,4 M€ anuals. Aquesta xifra pot ser inferior en els primers anys del Pla donades les importants campanyes de reforç de ferm dutes a terme per la Diputació de Tarragona en els últims 10 anys.

### **Recodificació i senyalització de les carreteres**

S'ha incorporat al Pla el cost que representarà recodificar i senyalitzar les carreteres d'acord amb la normativa que la Generalitat de Catalunya, va aprovar al 1999 (Decret 26/1999 del 28 de setembre).

El codi de les carreteres de la xarxa local de la Demarcació de Tarragona es componrà d'una part alfabètica que serà la lletra "T", i una part numèrica de quatre xifres separades per un guió (T-XXXX).

S'ha considerat el cost de recodificar i ajustar la denominació de totes les carreteres que actualment formen part de la xarxa viària.

### **5.3 Cost de les actuacions necessàries**

D'acord amb els criteris d'actuació de carreteres locals que es proposen i els costos unitaris de les obres viàries que actualment du a terme la Diputació de Tarragona, el cost de resoldre els dèficits de la xarxa local actual seria de l'ordre d'uns 387 M€ (més d'un 50% inferior al que resultaria d'aplicar la normativa vigent del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya).

A la següent taula es mostren els costos de les necessitats d'inversió desglossats:

#### **Actuacions necessàries (costos M€)**

|   | Camp de Tarragona<br>(M€) | Terres de l'Ebre<br>(M€) | Total<br>(M€) |
|---|---------------------------|--------------------------|---------------|
| Trams interurbans                                       | 162                       | 92                       | 254           |
| Traverseres   | 27                        | 9                        | 36            |
| Interseccions   | 12                        | 7                        | 19            |
| Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) | 4                         | 7                        | 11            |
| Suport als ajuntaments manteniment camins Grup 1b       | 7                         | 5                        | 12            |
| Reforç de ferms (cada 16 anys)                          | 35                        | 19                       | 54            |
| Senyalització i nova codificació                        | 0,65                      | 0,35                     | 1             |
| <b>Total</b>  | <b>247,65</b>             | <b>139,35</b>            | <b>387</b>    |

**El cost total de les actuacions necessàries és 387 M€**

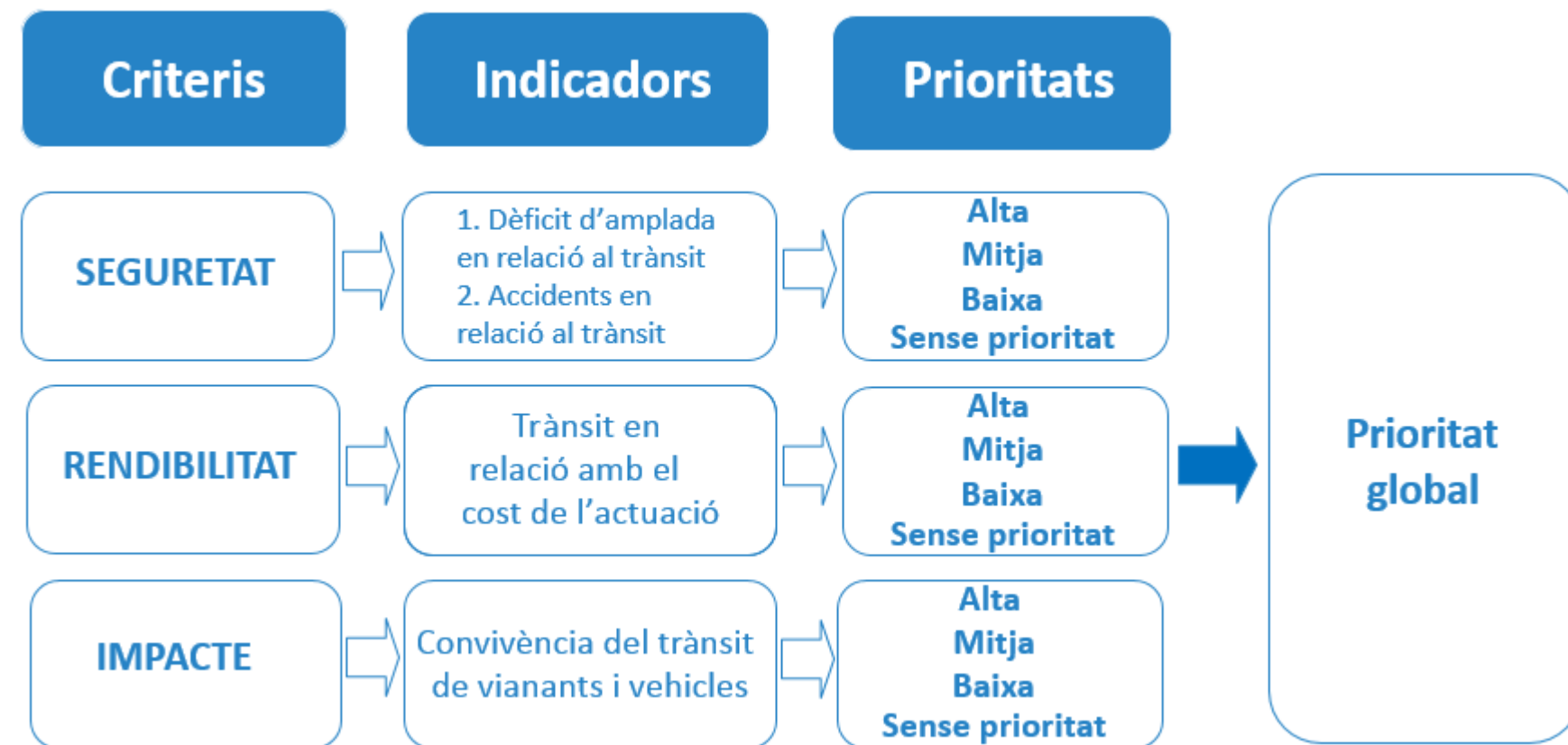
## 6 Metodologia per fer una proposta tècnica de les obres més prioritàries

La metodologia de prioritització es basa en criteris de seguretat vial, rendibilitat socioeconòmica i impactes sobre els usuaris vulnerables, els quals es mesuren amb indicadors quantitius

Partint del coneixement que té la Diputació de Tarragona de l'estat de la xarxa local de carreteres, s'ha definit una metodologia d'avaluació per fer una proposta tècnica de les actuacions més prioritàries.

La metodologia avalua cada possible actuació en base a tres criteris: Seguretat vial, Rendibilitat socioeconòmica i Impacte sobre els usuaris vulnerables, que es mesuren a través d'indicadors quantitius i es validen a partir del coneixement del tècnics del SAT. Amb els resultats d'aquests indicadors s'obté el nivell de prioritat de cada criteri (alta, mitja, baixa o sense prioritat).

La prioritat global s'obté combinant les prioritats dels diferents criteris. La màxima prioritat global la tenen, lògicament, aquelles actuacions considerades de prioritat "Alta" d'acord amb tots els criteris, així com altres combinacions de prioritat dels diferents criteris on es dóna més pes al criteri de seguretat i menys pes al criteri d'impacte.



Aquesta metodologia d'avaluació, que s'utilitzarà per fer les propostes tècniques d'obres prioritàries quan s'elaborin els programes quadriennals d'inversions a la xarxa local de carreteres, garanteix l'objectivitat i transparència en la selecció i prioritització de les actuacions a executar i també facilita l'eficiència de la gestió interna de la Diputació de Tarragona.

La metodologia de prioritització és dinàmica i permet actualitzar els diferents indicadors contínuament, de tal manera que si es detecta que una actuació que inicialment no era prioritària passés a tenir prioritat per una variació d'aquests indicadors, l'actuació pot incorporar-se dins de la proposta d'actuacions.

### 6.1 Criteris de prioritització d'actuacions a la xarxa viària

A continuació es defineixen els tres criteris adoptats, i en l'apartat següent es presenta la forma com es mesuren.

- **Seguretat:** té per objectiu disminuir el risc d'accidents. Es prioritzen actuacions en trams de carreteres i interseccions que presenten nivells d'accidentabilitat relativament més alta que la resta i també actuacions en trams de carreteres i interseccions on existeixen riscos potencials elevats ja que tenen característiques geomètriques i funcionals significativament inferiors als criteris de disseny establerts.
- **Rendibilitat:** té objectiu garantir la rendibilitat socioeconòmica de les inversions, tenint en compte el nombre d'usuaris i el cost estimat de l'actuació. Es prioritzen aquelles inversions que amb un menor cost milloren les condicions de circulació per un nombre major de vehicles.
- **Impacte** sobre usuaris vulnerables: té per objectiu reduir l'impacte social i ambiental de les carreteres a l'entorn que travessen, i més en particular millorar la qualitat de vida de les persones que viuen i treballen prop de la carretera, reduint conflictes amb els usos confrontants o millorant la mobilitat interior a un nucli urbà, tant en vehicle com en transport públic, a peu i en bicicleta.

Aquests criteris s'apliquen indistintament tant per a trams de carreteres com per a interseccions, si bé en alguns casos els indicadors que els mesuren poden diferenciar-se.

La informació necessària per al càlcul d'aquests indicadors s'obté del sistema d'informació elaborat en els treballs del Pla zonal, basat en el Catàleg de la xarxa viària. El coneixement dels tècnics del SAT és també necessari per validar i ajustar els valors dels indicadors tenint en compte aspectes puntuals o singulars rellevants per a la correcta definició i avaluació de les actuacions, com s'explica a continuació.

### 6.2 Indicadors

Es consideren dos indicadors complementaris per tal de mesurar el criteri de Seguretat, un indicador per mesurar el criteri de Rendibilitat i un indicador per mesurar el criteri d'Impacte, a l'apartat 6 del Document 2 es detalla com es calculen aquests indicadors.

- **Criteri de seguretat**

- **Indicador de dèficit funcional:** dèficit d'amplada (trams de carretera) o de disseny (interseccions) en relació al volum de trànsit, a l'entorn i el relleu, com indicació del risc potencial d'accidents.

Es prioritzen actuacions en trams i interseccions amb característiques geomètriques més allunyades dels criteris de disseny de referència establerts, i que al mateix temps canalitzin un major nombre de vehicles. En alguns casos, existeixen dèficits greus en trams o interseccions que disminueixen la seguretat i que poden no tenir a veure amb l'amplada però que es consideren particularment (discontinuitat sobtada en les característiques geomètriques de la carretera, problema de maniobrabilitat en corbes, existència de guals, drenatges, estabilitat dels talussos...).

- **Indicador d'accidentalitat:** nombre d'accidents que s'han produït en els darrers cinc anys en funció del trànsit de la via.

S'utilitzen les dades d'accidents amb víctimes (ferits lleus, greus i morts) disponibles dels cinc anys més recents al Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre. A partir d'aquesta informació es dona prioritat d'actuació a aquells trams amb una major ràtio d'accidents/IMD dels darrers anys. Aquest indicador correspon a l'*índex de perillositat* emprat habitualment en els estudis de seguretat viària.

En casos singulars s'analitza també la tipologia dels accidents i es consideren els accidents sense víctimes dels que es té informació, per arribar a una avaluació més precisa.

- **Criteri de rendibilitat**

- **Indicador de rendibilitat:** trànsit en relació al cost de l'actuació.

- És considera el cost de l'actuació en relació al trànsit de vehicles lleugers i pesants en el tram d'actuació. Així, es dóna més prioritat a aquells trams on hi hagi un major nombre d'usuaris i es requereixi una menor inversió.

- Particularment, es té també en compte aquells casos en els que es produeixen estalvis de temps significatius, o reduccions dels costos operatius dels vehicles.

- La definició del cost es basa en l'anàlisi dels costos d'altres obres executades de característiques similars.

- **Criteri d'impacte sobre usuaris vulnerables**

- **Indicador d'Impacte** sobre usuaris vulnerables: població resident a menys de 25 metres en relació al trànsit.

- Es considera la població resident confrontant a l'actuació com indicador de la superposició de moviments tant de vehicles interns a la població, com de vianants i bicicletes al llarg de la carretera i a través d'ella. Aquest indicador mesura la població que podria ser més directament afectada per la millora de la seguretat i pels impactes socials i ambientals produïts pel condicionament de la carretera.

- S'incorporen, particularment, altres aspectes rellevants relatius per exemple a l'existència d'equipaments públics.

- Degut a que no totes les carreteres tenen entorns igualment sensibles als impactes de la carretera, la metodologia permet que es puguin prioritzar actuacions encara que no resultin prioritàries per aquest criteri en concret.

El càlcul dels indicadors i el valor dels llindars per definir els nivells de prioritat de cada criteri es detallen al punt 6.4 del Document 2.

### 6.3 Càlcul de la prioritat global

La prioritat global s'obté combinant qualitativament els nivells de prioritat dels criteris de seguretat, rendibilitat i impacte. La màxima prioritat global la tenen aquelles actuacions considerades de prioritat "Alta" d'acord amb tots els criteris, així com altres combinacions de prioritat dels diferents criteris on es dona més pes al criteri de seguretat i menys pes al criteri d'impacte, d'acord amb la taula següent:

| Seguretat | Rendibilitat | Impacte         | Prioritat Global |
|-----------|--------------|-----------------|------------------|
| ALTA      | ALTA         | ALTA            | ALTA             |
| ALTA      | ALTA         | MITJA           | ALTA             |
| ALTA      | ALTA         | BAIXA           | ALTA             |
| ALTA      | ALTA         | SENSE PRIORITAT | ALTA             |
| ALTA      | MITJA        | ALTA            | ALTA             |
| ALTA      | MITJA        | MITJA           | ALTA             |
| ALTA      | MITJA        | BAIXA           | ALTA             |
| ALTA      | MITJA        | SENSE PRIORITAT | ALTA             |
| ALTA      | BAIXA        | ALTA            | ALTA             |
| ALTA      | BAIXA        | MITJA           | ALTA             |
| ALTA      | BAIXA        | BAIXA           | ALTA             |
| MITJA     | ALTA         | ALTA            | ALTA             |
| MITJA     | ALTA         | MITJA           | ALTA             |
| MITJA     | ALTA         | BAIXA           | ALTA             |
| MITJA     | MITJA        | ALTA            | ALTA             |
| MITJA     | ALTA         | SENSE PRIORITAT | ALTA             |

### 6.4 Aplicació de la metodologia de prioritació

La metodologia s'aplica de la següent manera per fer una proposta tècnica de les obres més prioritàries:

- La xarxa local de carreteres es tramifica en trams homogenis segons els següents atributs: la carretera, si són trams de travessera o no, el trànsit (IMD), l'amplada, l'entorn i el relleu. D'aquesta manera s'obtenen més de 500 trams de carretera.
- Es calculen els indicadors sistemàticament per a tots els trams i les interseccions de la xarxa viària a partir de la informació disponible i s'obté la prioritat global de cada tram.
- D'acord amb els resultats que s'obtenen per tots els trams i interseccions es defineixen les actuacions a avaluar.
- S'obté la prioritat global d'aquestes actuacions tornant a aplicar la metodologia.
- Es classifiquen les actuacions necessàries per nivell de prioritat (alta, mitja o baixa)

## 7 Priorització de les actuacions

### 7.1 Actuacions prioritàries

Les actuacions necessàries s'han classificat en dos grups de prioritats, segons la magnitud del dèficit detectat

S'ha aplicat la metodologia (desenvolupada al punt anterior) per, a nivell indicatiu, prioritzar el conjunt de les actuacions necessàries en dos grups.

- El Grup 1 incorpora les actuacions de prioritats alta segons la metodologia.
- El Grup 2 incorpora les actuacions de prioritats mitja segons la metodologia.

El Grup 1 l'integren totes aquelles actuacions que combinant els criteris de seguretat, rendibilitat i impacte en els usuaris vulnerables de la via tenen una prioritats alta.

Les altres actuacions prioritàries del Grup 2 tenen una prioritats mitja combinant els criteris de seguretat, rendibilitat i impacte en els usuaris vulnerables de la via.

La resta de dèficits observats, menors en comparació als inclosos al Grup 1 i Grup 2, es revisaran a l'inici de la segona fase del Pla Zonal.

### Actuacions en trams interurbans

S'han identificat els dèficits existents en els trams interurbans i estudiat les actuacions necessàries per resoldre'ls. Aquestes actuacions comprenen tant actuacions de condicionament general com actuacions de millores puntuals de seguretat i drenatge. Es proposen dos grups de prioritats d'actuacions en trams interurbans:

- **Grup 1:** Trams amb prioritats alta d'acord amb la metodologia de prioritats d'actuacions definida.
- **Grup 2:** Trams amb prioritats mitjana d'acord amb la metodologia de prioritats d'actuacions definida.

|              | Camp de Tarragona<br>(km) | Terres de l'Ebre<br>(km) | Total<br>(km) |
|--------------|---------------------------|--------------------------|---------------|
| Grup 1       | 108                       | 74                       | 182           |
| Grup 2       | 166                       | 58                       | 224           |
| <b>Total</b> | <b>274</b>                | <b>132</b>               | <b>406</b>    |

Taula 13. Longitud (km) de les actuacions prioritzades en trams interurbans

El llistat d'actuacions prioritàries en trams interurbans es troba a l'annex 4 del present document.

**Actuacions en travesseres**

S'ha identificat les travesseres que presenten dèficits de funcionalitat (dèficits generals al llarg de la travessera, o escanyaments puntuals en seccions amb menys de 6 metres entre façanes). Per resoldre aquests dèficits són necessàries actuacions de condicionament general i millora de la travessera i en alguns casos pot ser necessària la construcció de circumval·lacions, quan hi ha amplades de secció insuficient en trams d'urbanització contínua on no es poden incorporar voreres o elements de protecció suficients per als vianants i on tampoc és possible redefinir els sentits de circulació per donar un únic sentit de circulació a la travessera o trobar altres solucions per assegurar la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

Les actuacions en travesseres s'han classificat en grups de prioritats com segueix:

- **Grup 1:** Trams de travessera amb prioritats alta d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.
- **Grup 2:** Trams de travessera amb prioritats mitjana d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.

|              | Camp de Tarragona<br>(nombre) | Terres de l'Ebre<br>(nombre) | Total<br>(nombre) |
|--------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------|
| Grup 1       | 13                            | 3                            | 16                |
| Grup 2       | 24                            | 10                           | 34                |
| <b>Total</b> | <b>37</b>                     | <b>13</b>                    | <b>50</b>         |

Taula 14. Nombre d'actuacions prioritizades en travesseres

El llistat d'actuacions prioritàries en travesseres es troba a l'annex 4 del present document.

**Actuacions en interseccions**

S'ha identificat les interseccions que presenten dèficits de funcionalitat o de capacitat i s'han estudiat actuacions tant de canvi de tipologia (usualment per passar de configuracions en creu o en Y, o en T o a rotondes) com de millora de la tipologia (ajust de radis de gir, o tercers carrils).

Les actuacions s'han classificat en dos grups de prioritat a partir d'aquests criteris de referència:

- **Grup 1:** Interseccions amb prioritat alta d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.
- **Grup 2:** Interseccions amb prioritat mitjana d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.

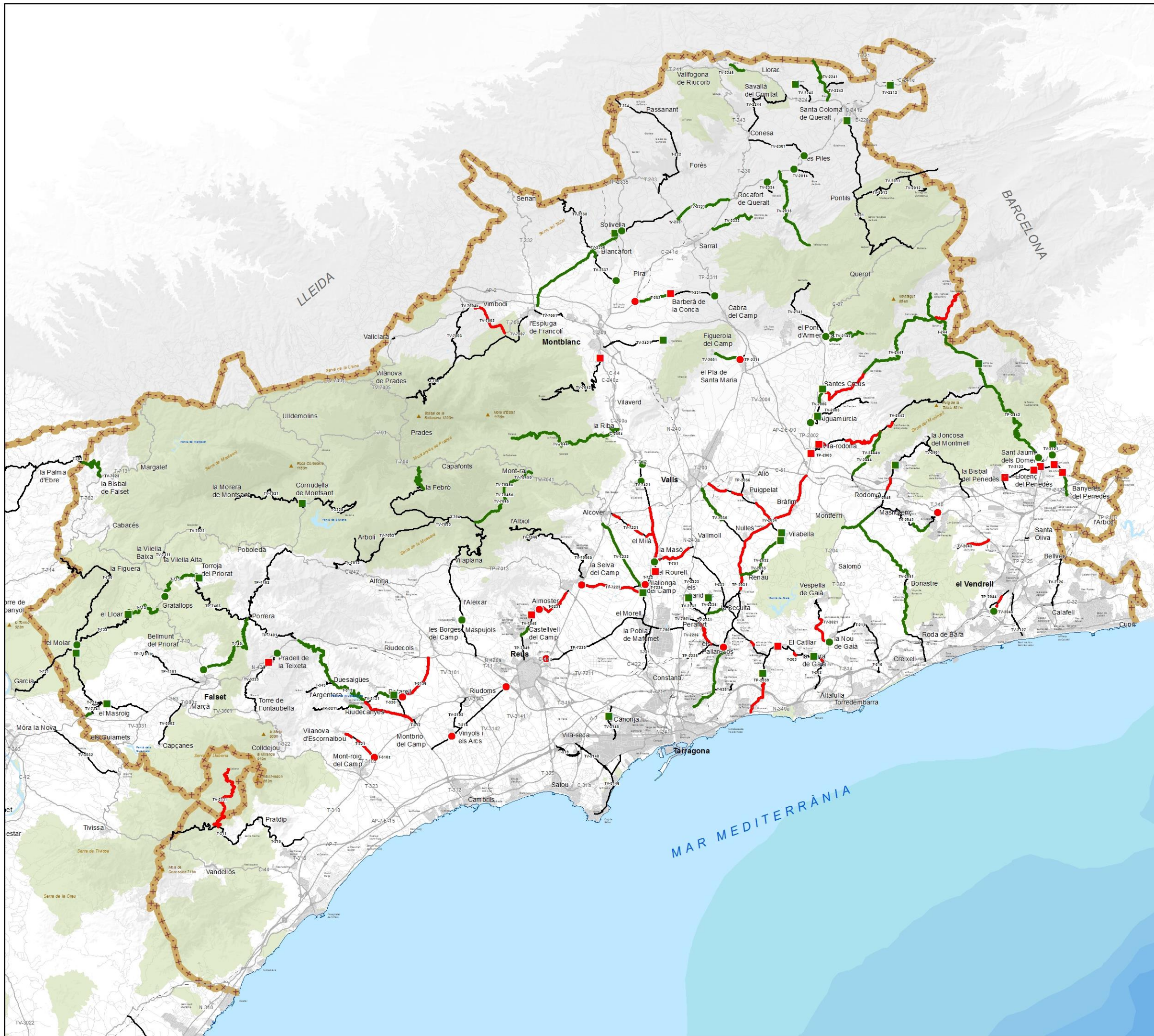
|              | Camp de Tarragona<br>(nombre) | Terres de l'Ebre<br>(nombre) | Total<br>(nombre) |
|--------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------|
| Grup 1       | 13                            | 8                            | 21                |
| Grup 2       | 20                            | 8                            | 28                |
| <b>Total</b> | <b>33</b>                     | <b>16</b>                    | <b>49</b>         |

Taula 15. Nombre d'actuacions prioritizades en interseccions

El llistat d'actuacions prioritàries en interseccions es troba a l'annex 4 del present document.

A continuació es representen els mapes per àmbits territorials de les actuacions prioritàries en trams interurbans, travesseres i interseccions.





### Grups d'actuació

#### Prioritat d'actuació en interseccions

- Grup 1
- Grup 2

#### Prioritat d'actuació en travesseres

- Grup 1
- Grup 2

#### Prioritat d'actuació en trams interurbans

- Grup 1
- Grup 2
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 6.1



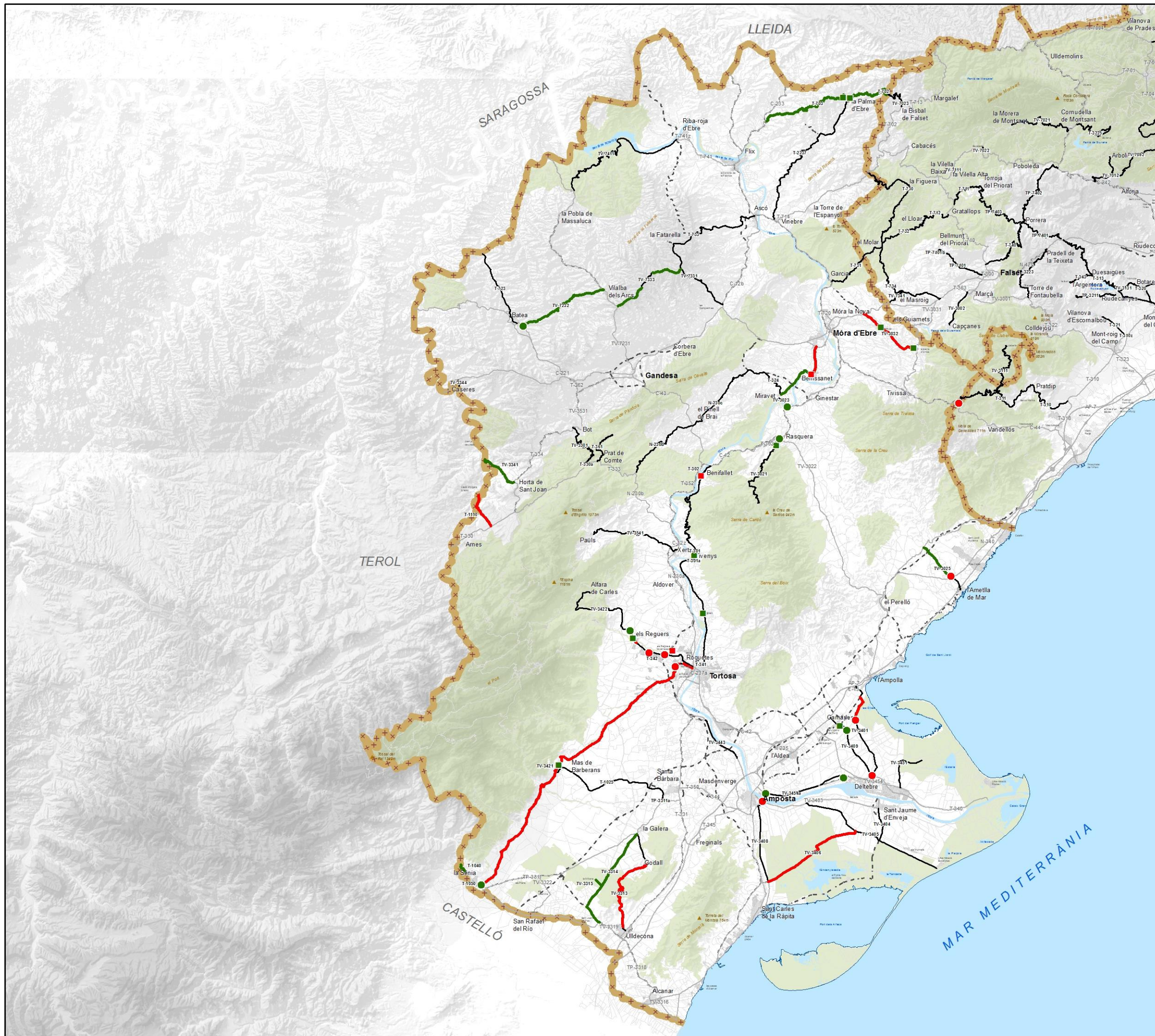
CAMP DE TARRAGONA

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Priorització de les actuacions en carreteres

Escala 1:270.000





### Grups d'actuació

#### Prioritat d'actuació en interseccions

- Grup 1
- Grup 2

#### Prioritat d'actuació en travesseres

- Grup 1
- Grup 2

#### Prioritat d'actuació en trams interurbans

- Grup 1
- Grup 2
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 6.2



TERRES DE L'EBRE

### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Priorització de les actuacions en carreteres

Escala 1:330.000

**Actuacions de reforç de ferm**

Les actuacions de conservació extraordinària de la xarxa de carreteres seran prioritàries en relació a la resta de programes d'actuació, en cas que la disponibilitat econòmica no sigui suficient per a tots els programes. El Pla no determina, però, quins trams de la xarxa viària local necessitaran reforç de ferm.

**Actuacions en camins**

També es consideren prioritàries, en relació a la resta de programes d'actuació, les actuacions de reforç de ferm i senyalització necessàries per incorporar els camins del Grup 1a i les actuacions de suport als ajuntaments en el manteniment del ferm i la millora de la senyalització dels camins del Grup 1b.

**7.2 Cost de les actuacions prioritàries**

D'acord amb els costos unitaris de les actuacions que actualment du a terme la Diputació de Tarragona, el cost de resoldre els dèficits prioritàris de la xarxa local actual és de l'ordre d'uns 269 M€ (tal com es detalla al *Document 2 Estudis complementaris*) distribuïts per tipus d'actuació com segueix:

**Actuacions prioritàries a la xarxa local (costos M€)**

|   | Camp de Tarragona<br>(M€) | Terres de l'Ebre<br>(M€) | Total<br>(M€) |
|---|---------------------------|--------------------------|---------------|
| Trams interurbans                                       | 97                        | 39                       | 136           |
| Travesseres   | 27                        | 9                        | 36            |
| Interseccions   | 12                        | 7                        | 19            |
| Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) | 11                        | 12                       | 23            |
| Reforç de fersms (cada 16 anys)                         | 35                        | 19                       | 54            |
| Senyalització i nova codificació                        | 0,65                      | 0,35                     | 1             |
| <b>Total</b>  | <b>182,65</b>             | <b>86,35</b>             | <b>269</b>    |

Taula 16. Cost (M€) de les actuacions més prioritàries a la xarxa local (Grup 1)

Aquest cost representa prop del 70% del total de les actuacions considerades necessàries (387 M€).

A continuació es mostren les taules de costos desagregats pel Grup 1 i Grup 2 de prioritat:

La inversió prioritària és de 269 M€

| Actuacions Grup 1                                       | Camp de Tarragona<br>(M€) | Terres de l'Ebre<br>(M€) | Total<br>(M€) |
|---|---------------------------|--------------------------|---------------|
| Trams interurbans                                       | 55                        | 23                       | 78            |
| Travesseres   | 16                        | 5                        | 21            |
| Interseccions   | 6                         | 4                        | 10            |
| Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) | 11                        | 12                       | 23            |
| Reforç de fersms (cada 16 anys)                         | 35                        | 19                       | 54            |
| Senyalització i nova codificació                        | 0,65                      | 0,35                     | 1             |
| <b>Total</b>  | <b>123,65</b>             | <b>63,35</b>             | <b>187</b>    |

Taula 17. Cost (M€) de les actuacions més prioritàries a la xarxa local (Grup 1)

| Actuacions Grup 2                                       | Camp de Tarragona<br>(M€) | Terres de l'Ebre<br>(M€) | Total<br>(M€) |
|---|---------------------------|--------------------------|---------------|
| Trams interurbans                                       | 90                        | 32                       | 58            |
| Traverseres   | 11                        | 4                        | 15            |
| Interseccions   | 6                         | 3                        | 9             |
| Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) | -                         | -                        | -             |
| Reforç de ferms (cada 16 anys)                          | -                         | -                        | -             |
| Senyalització i nova codificació                        | -                         | -                        | -             |
| <b>Total</b>  | <b>107</b>                | <b>39</b>                | <b>82</b>     |

Taula 18. Cost (M€) de les altres actuacions prioritàries a la xarxa local (Grup 2)

Sense considerar les actuacions necessàries per a la incorporació de camins, suport a ajuntaments en el manteniment de camins, reforç de ferm i per actualitzar la codificació de la xarxa, el Grup 1 representaria el 35% del cost de la resta d'actuacions necessàries definides pel Pla Zonal, i el Grup 2 en representaria el 27%.

### 7.3 Inversió prevista en la primera fase (2020-2027)

La inversió global que podria dur-se a terme en la primera fase del Pla Zonal (2020-2027) s'ha estimat atenent a la capacitat inversora que ha tingut la Diputació de Tarragona durant els darrers 8 anys del període 2011-2019, i que va ser com a mitjana la següent:

- 8 M€/any d'inversió en obres de millora i conservació extraordinària.
- 3 M€/any en conservació ordinària

Pel primer quadrienni el Pla Zonal assumeix que la inversió global podria situar-se sobre uns 32 M€ (8 M€/any), mentre que pel segon quadrienni haurien d'augmentar fins uns 48 M€ (12 M€/any), arribant a un total d'aproximadament uns 80 M€ per la primera fase.

Aquest volum d'inversió probable, es desglossa en els programes d'actuació que s'inclouen indicativament en la taula següent:

#### Inversió global programada en la primera fase (2020-2027)

| Programes d'actuació sobre la xarxa local actual      | 1er quadrienni (M€)<br>2020 a 2023 | 2on quadrienni (M€)<br>2024 a 2027 | Total (M€) |
|---|------------------------------------|------------------------------------|------------|
| Incorporació de camins (senyalització i pavimentació) | 5                                  | 6                                  | 11         |
| Actuacions de millora de xarxa                        | 18                                 | 30                                 | 48         |
| Reforç de ferm  | 8                                  | 12                                 | 20         |
| Senyalització d'orientació i nova codificació         | 1                                  | 0                                  | 1          |
| <b>Total</b>  | <b>32</b>                          | <b>48</b>                          | <b>80</b>  |

Les actuacions es programaran preferiblement mitjançant els Programes quadriennals d'inversions que definiran les actuacions que s'hauran d'executar durant el període, tot i que també es podran programar anualment (veure apartat 8.1).

#### 7.4 Inversió prevista en la segona fase (2028-2035)

Donada la incertesa sobre la disponibilitat financera de les administracions públiques, tant a curt com a mig i llarg termini, el Pla Zonal no programa la inversió pel tercer i quart quadriennis, i es limita a recomanar que s'ha d'acostar el més possible al cost dels dèficits prioritariis que no es resoldran durant la primera fase.

#### 7.5 Anàlisi de la inversió

El gràfic que es mostra a continuació representa el cost (M€) estimat de les inversions necessàries i prioritàries, i de la inversió prevista.

En la primera fase es proposa arribar a un 21% de les inversions necessàries.

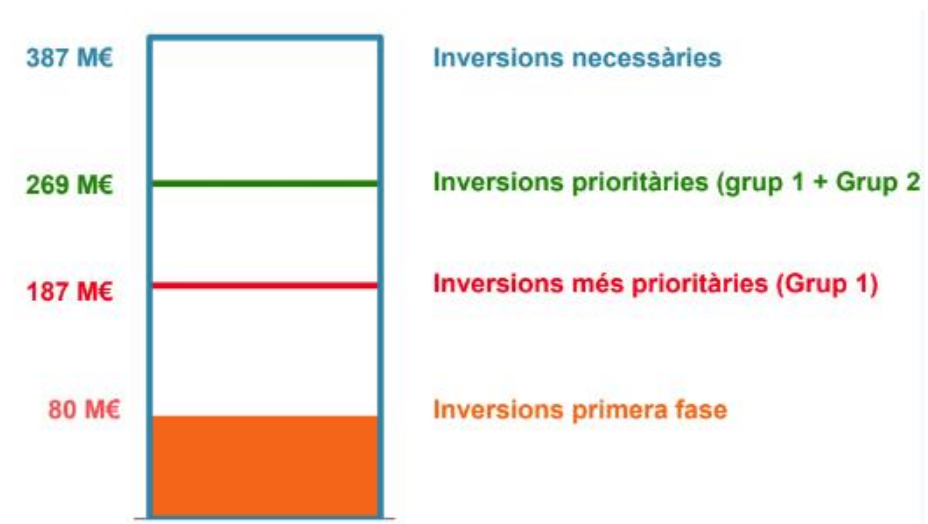


Figura 5. Esquema de les Inversions necessàries, prioritàries i previstes

La inversió prevista en la primera fase permet realitzar un 43% de les inversions més prioritàries i un 21% del total de les inversions necessàries.

Les actuacions en trams de carretera tenen més d'un 15% de rendibilitat social i més d'un 10% el condicionament dels camins del Grup 1a

### 7.6 *Avaluació estratègica de les inversions*

Per tal d'avaluar l'interès de les inversions necessàries per situar la xarxa viària local de la demarcació de Tarragona en els nivells de qualitat definits, s'ha calculat la rendibilitat socioeconòmica que tindrien totes les actuacions necessàries aplicant la metodologia d'avaluació d'inversions en infraestructures desenvolupada pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya (2010), i posteriorment validada per la metodologia SAIT del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

La rendibilitat socioeconòmica és la proporció entre la inversió necessària i els beneficis que comporta la inversió al llarg del temps, valorats en termes d'estalvis de temps dels usuaris de la xarxa i de costos de manteniment dels vehicles, entre altres. S'ha comprovat que la rendibilitat socioeconòmica de les actuacions en trams interurbans és alta, per sobre del 15%.

D'altra banda, amb la informació sobre les característiques dels camins, trànsit i cost estimat, s'ha comprovat que el conjunt dels camins del Grup 1a presenten una rendibilitat mitjana per sobre del 10%.

D'acord amb la metodologia d'avaluació macroeconòmica desenvolupada pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports (2010), l'impacte sobre l'economia durant la construcció de les actuacions necessàries per resoldre els dèficits que ha identificat el Pla Zonal seria d'uns 9.182 llocs de treball-any, dels quals uns 2.500 es localitzarien en la Demarcació de Tarragona. D'altra banda, s'ha comprovat que les inversions es distribueixen equilibradament per territoris i comarques, atenent trànsits, superfície i població.

L'impacte sobre el medi ambient i el paisatge serà molt inferior al que es produiria si s'actués sobre la xarxa local d'acord amb la normativa tècnica vigent, donat que d'una banda, el Pla Zonal només preveu actuacions de reforç de ferm i senyalització als camins que s'incorporaran a la xarxa local de carreteres i per tant no suposaran un impacte sobre el medi ambient i, d'altra banda, les actuacions necessàries per resoldre els dèficits que ha identificat el Pla Zonal no impliquen la construcció de nous traçats i s'han proposat uns criteris de disseny més ajustats a la realitat dels entorns que travessen les carreteres i dels trànsits que hi circulen per resoldre-les que reduiran molt significativament els impactes sobre el medi natural que aquestes actuacions puguin tenir. En qualsevol cas, quan es programin i es projectin aquestes actuacions, seguiran la tramitació ambiental oportuna.

## 8 Aspectes normatius i de gestió

### 8.1 Programació de les inversions

Les inversions a la xarxa local es programaran mitjançant Programes d'inversions preferiblement quadriennals que determinaran les actuacions que s'hauran d'executar durant el període.

Aquests programes es duran a terme com segueix:

Es determinarà el pressupost que podrà ser destinat durant el quadrienni a obres de millora i conservació extraordinària de carreteres.

Es farà una aplicació de la metodologia a totes les actuacions necessàries a la xarxa local i s'actualitzarà el Grup 1 d'actuacions més prioritàries.

Es realitzarà un estudi previ de les actuacions del Grup 1 per estimar amb més precisió el cost de les actuacions susceptibles de ser incorporades al programa.

Amb aquestes dades de cost més ajustades, i les dades d'accidentalitat, geometria, trànsit i població propera a les carreteres més actualitzades que es disposin, s'aplicarà la metodologia de prioritització d'obres (basada en criteris de seguretat, rendibilitat i impacte) i es farà una proposta tècnica d'obres prioritàries per valor superior a la inversió prevista, de l'ordre del doble.

A partir d'aquesta proposta tècnica, els òrgans de govern de la Diputació de Tarragona, en base a criteris d'equilibri territorial i progrés social i econòmic, concretaran i aprovaran un Programa d'inversions en carreteres preferiblement d'abast quadriennal per facilitar una gestió més eficient de l'execució d'aquesta inversió.

Una vegada aprovats per part dels òrgans de govern de la Diputació, es redactaran, tramitaran i executaran els projectes al llarg del mandat segons les dificultats tècnica, urbanística i institucional de cadascun.

A l'apartat 6 d'aquesta memòria, i amb més detall a l'apartat 6 del Document 2 del Pla zonal, es precisa la metodologia per fer aquesta proposta tècnica de les obres més prioritàries.

Aquesta metodologia d'avaluació garanteix l'objectivitat i transparència en la selecció i prioritització de les actuacions a executar en cada període.

### 8.2 Recodificació i nova denominació de la xarxa

#### **Recodificació**

La xarxa viària local s'ha recodificat d'acord amb els criteris de la Generalitat de Catalunya, establerts en el Decret 261/1999 que té per objecte aprovar el sistema de codificació de la xarxa de carreteres de Catalunya integrada per les carreteres no reservades a la titularitat de l'Estat i determinar els criteris per a la seva codificació.

El codi de les carreteres de la xarxa local de la Demarcació de Tarragona es compondrà d'una part alfabètica i una part numèrica separades per un guió. La part alfabètica serà la lletra "T". La part numèrica del codi serà de quatre xifres; les dues primeres identificaran per si mateixa la carretera i es determinen en funció d'un sistema ortogonal, definit al Decret, d'acord amb l'estructura física del territori (sectors). La tercera xifra indica l'orientació de la via respecte al sector en què es troba i la darrera xifra indica l'ordre per a cada combinació de zona i orientació.

La recodificació proposada al Pla Zonal inclou les carreteres de la xarxa local actual i els camins seleccionats (Grup 1a, Grup 1b i Grup 2).

Els programes d'inversions s'elaboraran a partir d'una proposta tècnica inicial d'abast quadriennal

A l'annex 1 es troba la llista de carreteres de la xarxa local amb els codis actuals i els nous codis.

### ***Nova denominació***

Per a la denominació de les carreteres de la xarxa local al Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre s'ha aplicat la Circular 01/05 de 15 de Novembre del 2011 de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, per a l'estructuració i tramificació del Catàleg General de Carreteres.

Aquesta circular estableix que la denominació de la carretera "és el nom amb el qual es coneix la carretera", i que a l'hora de denominar carreteres s'escolliran noms simples.

La denominació de les carreteres es compondrà en general d'un descriptor i d'un localitzador i opcionalment d'un antecedent, i d'orientadors i/o sublocalitzadors.

El descriptor indica la tipologia de la carretera, segons els tipus següents:

- Eix: en el cas de carreteres de llarg recorregut que abasten més d'una comarca.
- Autopista o autovia: si la carretera assoleix alguna d'aquestes classificacions tècniques
- Blanc: quan la carretera es pugui considerar una derivació cap a un poblat o indret determinat d'una altra carretera i/o , en qualsevol cas, que estigui codificada com a blanc.
- Accés: quan la carretera mena exclusivament a un poblat o indret, des d'una altra carretera, i que es troba a l'altre extrem.
- Calçada lateral: quan la carretera estigui codificada com a tal
- Travessera: en els casos de carreteres que han estat substituïdes per variants de la població i estiguin integrables, totalment o parcial, a la vialitat urbana.
- Ronda: quan la carretera voreja un nucli de població
- Carretera: en la resta de casos

El localitzador indica el nom de poblat, indret o element geogràfic que identifica la carretera.

- Exemple: Carretera de la Pineda ("de" nom del localitzador)
- Exemple: Accés a Vallverd ("a" nom del localitzador)
- Exemple: Carretera Vimbodí-Poblet (localitzador 1-localitzador 2)

L'antecedent, s'anteposarà al descriptor només en aquells casos en què la carretera hagi estat substituïda per una nova.

- Exemple: Antiga carretera Amposta-Deltebre

Els orientadors s'utilitzaran per ubicar la posició de la carretera en relació al localitzador.

- Exemple: Carretera est de Prasdip

A l'annex 2 d'aquest document es troba el llistat amb les actuals i noves denominacions de les carreteres de la xarxa local.



### **8.3 *Canvi de titularitat dels camins***

Per al canvi de titularitat dels camins del Grup 1a que s'han d'incorporar a la xarxa local serà necessària l'aprovació individual de convenis entre la Diputació i els ajuntaments. Un cop s'hagi aprovat definitivament el Pla Zonal, es preveu que la incorporació dels camins es faci progressivament a mesura que s'aprovin aquests convenis.

### **8.4 *Tramitació del Pla Zonal***

El procés de tramitació del Pla Zonal passarà per les següents fases:

- Aprovació inicial per part de la Diputació.
- Període d'informació pública i al·legacions.
- La Diputació procedirà a estudiar i resoldre les al·legacions presentades i aprovarà provisionalment el Pla Zonal.
- El Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, que és el departament competent en matèria de carreteres, farà l'aprovació del Pla Zonal exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres.
- La Diputació de Tarragona farà l'aprovació definitiva del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035

### **8.5 *Àmbit temporal del Pla Zonal***

L'horitzó temporal del Pla Zonal es fixa en 16 anys de duració, dividit en dues fases de 8 anys. Caldrà fer una revisió del Pla Zonal al final de la primera fase.

## 9 Síntesi de propostes

Les característiques principals de les propostes del Pla Zonal són les següents:

### 1. Criteris de disseny de la xarxa local

- El Pla Zonal proposa nous criteris de disseny per les amplades de les carreteres segons el relleu, el trànsit i l'entorn adaptant la normativa vigent a les necessitats de la xarxa local.
- Es proposen criteris de disseny per a travesseres, interseccions i itineraris segurs per ciclistes i vianants.
- Aquests nous criteris de disseny suposen la reducció en un 50% de la inversió necessària per adequar la xarxa local.

### 2. Definició de la xarxa local

- La longitud de la xarxa local actual de 1.085 Km podria arribar a 1.199 Km al final del termini de l'horitzó temporal del Pla Zonal.
- S'identifiquen alguns trams de carreteres de la xarxa actual susceptibles de ser descatalogats.
- Es proposa incorporar fins a 114 Km de camins (44 Km al Camp de Tarragona i 70 Km a les Terres de l'Ebre).

### 3. Identificació dels dèficits de la xarxa local

- Cal el condicionament general o actuacions puntuals a 425 Km de la xarxa local de carreteres.
- 50 travesseres tenen dèficits rellevants.
- 49 interseccions tenen dèficits rellevants.
- Es preveu la necessitat d'un reforç de ferm de les carreteres cada 16 anys.
- S'implementarà la nova codificació de la xarxa local (T-XXXX) composta per la lletra "T" i quatre xifres per identificar la carretera.
- El cost total de les actuacions necessàries per resoldre els dèficits existents a la xarxa local és de 387 MEUR.

### 4. Priorització de les actuacions

- S'ha desenvolupat una metodologia de priorització d'actuacions segons tres criteris: seguretat, rendibilitat i impacte en els usuaris vulnerables per decidir les inversions.
- A nivell indicatiu, s'han prioritzat les actuacions necessàries en dos grups, segons la magnitud del dèficit en relació amb els criteris de disseny establerts en el Pla Zonal, l'accidentalitat de la carretera, la intensitat del trànsit, el cost de l'actuació i l'impacte sobre els usuaris vulnerables.
- Els dos grups s'han establert per a actuacions generals en trams interurbans, actuacions puntuals en trams interurbans, travesseres i interseccions.
- S'ha avaluat en 187 MEUR el cost de les actuacions classificades com a més prioritàries (Grup 1).

### 5. Inversió prevista

- Es proposa una inversió en la primera fase del Pla Zonal de 80 MEUR, desglossada en diversos programes d'actuació a la xarxa local, 32 MEUR al primer quadrienni (8 MEUR/any) i 48 MEUR al segon quadrienni (12 MEUR/any).
- Es recomana que la inversió del programa d'actuació en reforç de ferm sigui prioritària en relació amb la resta de programes d'actuació.
- La inversió prevista en la primera fase permet realitzar el 43% de les actuacions més prioritàries.
- La inversió de la segona fase (tercer i quart quadrienni) es proposarà en la revisió que es durà a terme al final de la primera fase.

### 6. Gestió del Pla Zonal

- A l'inici de cada mandat es farà una proposta tècnica de les obres més prioritàries a partir de la qual els òrgans de govern de la Diputació de Tarragona aprovaran Programes d'inversions en carreteres preferiblement d'abast quadriennal que determinaran les actuacions a les carreteres que s'hauran d'executar durant el mandat.
- Per al canvi de titularitat dels camins que s'han d'incorporar a la xarxa local de carreteres serà necessària l'aprovació individual de convenis entre la Diputació i els ajuntaments afectats. Es preveu que la incorporació dels camins serà un procés gradual durant el període de vigència del Pla Zonal.

## **10 Equip redactor**

### ***Diputació de Tarragona***

Jaume Vidal González  
*Cap de l'Àrea del Servei d'Assistència al Territori (SAT)*

Francisco Javier Zamora Fernández  
*Enginyer de Camins Canals (SAT)*

Daniel López Ruiz  
*Cap de la Secció d'Explotació (SAT)*

### ***Equip de suport***

#### **Mcrit/Multicriteri SL**

Coordinació:

Andreu Ulied Seguí

Equip tècnic:

Nati Franco Cherta

Efrain Larrea Gómez

Frederic Lloveras Minguell

Haidé Rius Salvany

#### ***Col·laboració***

Xavier Font Solà







Generalitat de Catalunya  
 Departament de Medi Ambient  
 i Habitatge  
 Direcció General  
 de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat



DIPUTACIÓ DE TARRAGONA  
 Registre General  
 ENTRADA

Núm. Entrada: 1/2009/27020  
 Data Reg. Diputació: 09/11/2009  
 Destí: SAT

Diputació de Tarragona  
 Sr. Joan Zabañes Gujaro  
 Coordinador del Servei  
 d'Assistència al Territori  
 Passeig de Sant Antoni, 100  
 43003 Tarragona



Generalitat de Catalunya  
 Departament  
 de Medi Ambient i Habitatge

Registre de sortida 01338

019299 21.10.2009 13:46

Senyor,

En relació amb la vostra consulta sobre l'Avaluació Ambiental del Pla Zona per a la xarxa viària local de Tarragona, us fem avinent que, d'acord amb la Llei 6/2009, de 28 de març, d'Avaluació Ambiental de Plans i Programes, aquest tipus de pla no es troba subjecte al procediment d'Avaluació Ambiental.

Atentament,

Rufi Cerdán Heredia  
 Subdirector General  
 D'Avaluació Ambiental

Barcelona, 21 d'octubre de 2009



Diputació Tarragona REGISTRE ENTRADA  
Núm: 1-2015-028158-1  
Data: 28/09/2015 08:34:56  
UR: 8004330008\_1 - UR Registre General  
UD Desti: 8004330008\_3000 - Diputació de Tarragona - SAT Serveis Tècnics Territorials

Senyor Josep Masdeu Isern  
Diputat delegat del Servei  
d'Assistència al Territori  
Diputació de Tarragona  
43003 TARRAGONA

Senyor,

En relació amb el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona, us trametem adjunt l'informe emès per aquesta Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre.

Atentament,

  
Santiago Ribas Domingo  
Subdirector General de Planificació i Projectes Viaris

Barcelona, 17 de setembre de 2015

Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i  
Sostenibilitat (DEN-Av. J.  
Tarradellas)

Número: 03655/26530/2015  
Data: 21/09/2015 08:40:11

Registre de sortida

Informe                      Expedient                      RT  
IP-2015-115                      JM/BG  
Termes municipals  
Municipis de la demarcació de Tarragona

### Informe sobre el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

La Diputació de Tarragona tramet per informe a la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres d'aquella Diputació, aprovat inicialment per la mateixa el 31 de gener de 2014.

L'abast d'aquest informe se centra en l'adequació d'aquest Pla a la legislació i normativa sectorial vigent fet en concordança amb els criteris dels Serveis Jurídics del Departament de Territori i Sostenibilitat. Tanmateix, s'adjunta un resum dels continguts analitzats del Pla.

El present Pla redactat per la Diputació de Tarragona incorpora tant els elements propis d'un pla de carreteres com els d'un pla zonal, i, per tant, serà necessària una reestructuració del mateix que permeti separar-ne la part del pla zonal per a sotmetre-la a aprovació del conseller del Departament de Territori i Sostenibilitat. En aquest sentit, un pla de carreteres locals que incorpori en forma de separata els continguts corresponents al pla zonal donaria compliment a aquest requisit.<sup>1</sup>

Vist això, a continuació es valorarà el document des d'aquestes dues perspectives, en el benentès que, tal com s'indica en els paràgrafs anteriors, serà necessària una reestructuració del mateix que permeti separar-ne la part del pla zonal per a sotmetre-la a aprovació del conseller.

#### *Pla zonal*

Respecte el pla zonal, el seu contingut es concretaria únicament en el llistat de noves vies a incorporar a la xarxa local de carreteres. Aquest Pla hauria de fer constar per a cadascuna d'aquestes vies el traçat, els requisits funcionals de l'article 4.1 del Reglament general de carreteres que en justifiquen la seva incorporació, i les característiques tècniques vigents i futures (codi, PK origen i final, longitud, amplada plataforma, trànsit estimat, etc.). Pel que fa als requeriments funcionals basats en una anàlisi cost-benefici, s'adjunten en aquest informe els criteris metodològics proposats per a la seva elaboració.

<sup>1</sup> El Text refós de la Llei de carreteres (TRLR) de Catalunya, aprovat pel Decret 2/2009, de 25 d'agost, estableix a l'article 6.3 que l'instrument per a incorporar camins municipals a la xarxa local de carreteres és el pla zonal, instrument que han de redactar les diputacions i ha de ser aprovat pel Departament de Territori i Sostenibilitat. Per altra banda, la Disposició addicional primera del TRLR sobre l'atribució de competències a les administracions titulars de carreteres, correspon a la Diputació de Tarragona impulsar la planificació de la xarxa local de carreteres de la seva titularitat.

Vista la normativa sectorial cal establir una primera diferència entre un pla zonal per a incorporar camins a la xarxa local de carreteres que cal que aprovi el conseller de Territori i Sostenibilitat, i un pla de carreteres locals per definir les actuacions de condicionament i millora de la xarxa local que correspon aprovar la Diputació de Tarragona. Per tant es tracta de dos instruments de planificació que cal que segueixin tramitacions independents. Aquest fet no impedeix que ambdós continguts puguin conformar un únic document. Tanmateix, caldrà que la part corresponent al pla zonal pugui ser presentada per a aprovació per part del Departament de Territori i Sostenibilitat de manera independent a la resta del document, ja que el conseller d'aquest Departament només pot aprovar un document que inclogui únicament els continguts d'un pla zonal.

Vistos els continguts del present Pla que conformarien la proposta de pla zonal, s'observa que manca una justificació particularitzada per a cada camí del compliment dels requisits funcionals que en justificarien la seva incorporació a la xarxa de carreteres. Alhora s'observa que per a la incorporació de camins a la xarxa de carreteres es planteja únicament una adequació inicial del vial consistent en un reforç de ferm de 5 cm de gruix i senyalització horitzontal i vertical, en el moment d'incorporació. Aquesta adequació no s'ajusta a la normativa sectorial vigent que es defineix en la normativa tècnica del PITC.<sup>2</sup>

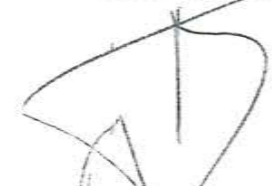
Per aquest motiu, per a poder informar positivament el pla zonal serà necessari que es prevegi en el mateix que, en el moment d'incorporació, les vies proposades per formar part de la xarxa de carreteres compleixin les característiques tècniques fixades en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual s'aprova el Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya. Així mateix cal incorporar, tal i com s'esmentava anteriorment, la justificació particularitzada dels criteris funcionals d'incorporació.

#### *Pla de carreteres de la xarxa local*

Per altra banda, respecte el pla de carreteres locals, es considera que el present document, en tant es supedita a allò que en resulti de l'aprovació definitiva del pla zonal i hi sigui coherent, dona compliment a les competències en matèria de planificació de la xarxa local de la Diputació de Tarragona. Tanmateix, s'observa que, als efectes de guiar les actuacions de condicionament, el Pla planteja unes característiques tècniques inferiors a les vigents, que són les identificades al paràgraf anterior, fet que no s'ajusta a la normativa sectorial.

Per tot això, pel que fa a planificació viària, sense perjudici d'altres competències concurrents, res no s'oposaria a l'aprovació del present document per part del titular de la xarxa i sota la denominació de Pla de carreteres locals de la Diputació de Tarragona, sempre que les propostes s'ajustin a la normativa vigent pel que fa a les normes i criteris tècnics, i, pel que fa a les incorporacions quedi supeditat a allò que resulti de l'aprovació definitiva del pla zonal.

Finalment recordar-vos que respecte els criteris tècnics vigents, tant per a la integració de camins a la xarxa local com per al condicionament de carreteres de la xarxa local, la Generalitat de Catalunya n'està impulsant una revisió més adaptada a la realitat de la xarxa local. També escau recordar que prèviament a l'execució de qualsevol obra o actuació dintre de la zona d'afectació viària de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya, caldrà obtenir l'autorització preceptiva del Servei Territorial de Carreteres de Tarragona.



Josep Martí i Bosch  
Cap del Servei de Planificació  
Barcelona, 14 de setembre de 2015

Vist-i-plau

Santi Ribas i Domingo  
Subdirector General de Planificació i  
Projectes Viaris

<sup>2</sup> Tot i que el Reglament general de carreteres, aprovat pel Decret 293/2003 de 18 de novembre, requereix en el seu article 4.2 que les vies, prèviament a la seva integració a la xarxa local, han de reunir unes característiques tècniques definides en els plans zonals, aquestes característiques no poden contradir els criteris tècnics vigents de la xarxa viària que són de major rang normatiu i són recollits en el Decret 236/1996, de 5 de juliol, pel qual s'aprova l'adaptació del Pla de carreteres de Catalunya a la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres, segons s'especifica en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual s'aprova el Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya.

## **Annex 1. Continguts del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona analitzats per part del Servei de Planificació**

### Objecte

D'acord amb la memòria, el present Pla té per objecte definir la proposta de xarxa local de carreteres de la Demarcació de Tarragona a l'horitzó temporal dels propers 16 anys, fins al desembre de 2029, establir-ne els criteris de disseny adaptats a les seves necessitats, identificar les carreteres que la conformaran així com els seus dèficits i les inversions necessàries a realitzar segons l'estat i requeriments de les mateixes.

A aquest efecte, en base a la diagnosi territorial realitzada, el Pla identifica determinades vies municipals per integrar a la xarxa local de carreteres, així com algunes carreteres locals existents que proposa descatalogar.

Finalment, el Pla proposa una normativa tècnica i formula una proposta de xarxa local on defineix, valora i programa les actuacions a realitzar per tal que les carreteres existents que es mantenen en aquesta proposta i les vies municipals que planteja incorporar-hi tinguin les característiques tècniques que planteja.

### Estat de la xarxa local actual i previsions

El Pla analitza els elements definitoris de la xarxa local actual, des dels aspectes geomètrics i estat del paviment, fins a l'entorn que travessen, el trànsit suportat i el nombre i tipus d'accidents.

La xarxa de carreteres actual de la Diputació de Tarragona, amb una longitud total de 1.085 km, es distribueix en 384 km a les Terres de l'Ebre i 701 km al Camp de Tarragona. Les intensitats de trànsit i característiques geomètriques són molt diverses. El 55% de les vies tenen una amplada inferior als 6 metres (de les quals el 40% presenta amplades inferiors als 5 metres) i el 72% una IMD inferior als 1000 veh./dia. El 98% de la xarxa té paviment de mescla bituminosa.

El Pla proposa la classificació de les carreteres locals segons l'entorn que travessen i distingeix entre carreteres en entorn natural, rural o urbanitzat. El 63% de les carreteres es troben en entorn rural, el 27% en entorn natural i el 10% restant en entorn urbanitzat.

Les previsions de trànsit per l'any 2028 s'han efectuat amb el model de previsió SIMCATII i pronostiquen creixements del 34% en vies d'entorns urbanitzats, 41% en entorns rurals i 44% en vies d'entorn natural, per al període 2010-2028. Actualment, la mitjana de trànsits que travessen entorns naturals està per sota dels 300 vehicles/dia, 600 vehicles/dia en carreteres d'entorns rurals i 4.000 vehicles/dia en entorns urbanitzats.

### Criteris de disseny

En la documentació presentada s'argumenta que l'aplicació de les normes i criteris tècnics vigents pel que fa a les característiques de disseny implicaria l'actuació al 80% de la xarxa de carreteres locals i una inversió d'uns 925 M€. Per aquest motiu estableix una proposta de nous criteris de disseny, que permetrien reduir les necessitats d'actuació a un 40% de la xarxa local actual, que té en compte l'entorn de la carretera i està particularment enfocada a reduir la secció tipus a les carreteres amb trànsits inferiors a 1000 vehicles/dia.



**Secció tipus per a la xarxa local**

| NORMATIVA VIGENT  |                  |      |        | NORMATIVA PROPOSADA |                   |                  |      |         |
|-------------------|------------------|------|--------|---------------------|-------------------|------------------|------|---------|
| IMD<br>(veh./dia) | Tipus de terreny |      |        | Entorn              | IMD<br>(veh./dia) | Tipus de terreny |      |         |
|                   | Pla/Ond          | Acc. | M.Acc. |                     |                   | Pla/Ond          | Acc. | M.Acc.  |
| < 1000            | 6/7              | 6/7  | 5,5/6  | Natural             | < 500             | 6/6              | 5/5  | 5/5     |
| > 1000            | 6/8              | 6/8  | 6/7    | Rural               | < 100             | 6/6              | 5/5  | 5/5     |
|                   |                  |      |        |                     | 100 – 500         | 6/6              | 6/6  | 5,5/5,5 |
|                   |                  |      |        |                     | 500 – 1000        | 6/7              | 6/7  | 6/6     |
|                   |                  |      |        |                     | > 1000            | 7/8              | 7/8  | 6/7     |
|                   |                  |      |        | Urbanitzat          | <1500             | 7/8              | 7/8  | 6/7     |

Alhora apunta que en aquells trams on no fos possible una amplada mínima de 5 metres, tant per cost com per impacte, es proposen cunetes remontables, apartadors o mesures de regulació del trànsit. Per altra banda també proposa velocitats de projecte inferiors als 50 km/h en determinats casos, i estableix criteris pel disseny de travesseres, interseccions i obres de fàbrica o ponts.

Proposta de nova xarxa local

A fi d'identificar quins camins podran ser integrats a la xarxa de carreteres, el Pla recull els vuit requisits que fixa el Reglament general de carreteres, Decret 293/2003 de 18 de novembre, el compliment de com a mínim un dels quals determina la condició funcional de carretera d'un vial. Alhora estableix 3 criteris propis de referència que són els següents:

- Els camins han de tenir una amplada major o igual a 5 metres, i en estat acceptable del paviment, per a ser incorporats a la xarxa viària local.
- No s'han considerat com camins susceptibles de ser incorporats els accessos a urbanitzacions de menys de 500 metres de llargada.
- No s'han considerat com a camins susceptibles de ser incorporats aquells que es troben en àrees densament urbanitzades (l'entorn en el recorregut del camí ha de ser no urbanitzat).

El Pla analitza els camins susceptibles de formar part de la xarxa local i en proposa un total de 231 km. Per a tots aquells camins potencialment incorporables, el Pla fixa tres grups de prioritats, segons la rendibilitat socioeconòmica associada al condicionament d'aquests:

- **Grup 1a:** camins a incorporar prioritàriament a la xarxa local amb un total de 91 km (45 km del Camp de Tarragona i 46 km de les Terres de l'Ebre), amb un cost de millora baix i una gran utilitat social. Les actuacions necessàries per a la seva incorporació es limiten al reforçament de ferm i la incorporació d'elements de seguretat i senyalització.
- **Grup 1b:** altres camins a incorporar a la xarxa local amb un total de 140 km (83 km al Camp de Tarragona i 57 km de les Terres de l'Ebre), amb un cost de millora moderat i una gran utilitat social.
- **Grup 2:** Altres camins d'interès territorial que no seran incorporats a la xarxa local però requereixen d'actuacions de condicionament. Dins d'aquest grup es consideren 454 km (199 km al Camp de Tarragona i 255 km a les Terres de l'Ebre).

D'altra banda, el Pla planteja descatalogar 19 carreteres (32,13 km) que no compleixen els requisits funcionals mínims o deixen de ser necessàries en ser substituïdes per la

incorporació de nous camins, la construcció de variants de traçat o la construcció de circumval·lacions de població. Finalment, proposa la construcció de tres nous trams en bypass amb un total de 3 km per enllaçar carreteres existents i escurçar l'itinerari principal.

Amb tot això, la longitud de la xarxa local de carreteres proposada pel Pla considerant només la incorporació dels camins dels grups 1a i 1b, és de 1.287 km i suposa un increment del 18,6% sobre els 1.085 km de la xarxa local actual.

|  | Longitud total (km) |                  |                            |                  |                         |                  |                 |                  |
|--|---------------------|------------------|----------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-----------------|------------------|
|  | Xarxa local actual  |                  | Xarxa local a descatalogar |                  | Nous trams a incorporar |                  | Xarxa proposada |                  |
|  | Camp Tarragona      | Terres de l'Ebre | Camp Tarragona             | Terres de l'Ebre | Camp Tarragona          | Terres de l'Ebre | Camp Tarragona  | Terres de l'Ebre |
| Xarxa Carreteres de la Diputació de Tarragona (2013) | 701                 | 384              | 13                         | 19               | 2                       | 1                | 690             | 366              |
| <b>Total parcial carreteres actuals</b>              | 1.085               |                  | 32                         |                  | 3                       |                  | 1.056           |                  |
| Vies titularitat municipal (grup 1)                  |                     |                  |                            |                  | 128                     | 103              | 128             | 103              |
| <b>Total Proposta</b>                                |                     |                  |                            |                  |                         |                  | 818             | 469              |
|  |                     |                  |                            |                  |                         |                  | 1.287           |                  |

Sense tenir en compte les descatalogacions ni els nous trams en bypass a incorporar, la longitud de la xarxa local, resultant de la incorporació dels 231 km de camins municipals, és de 1.316 km i suposa un increment del 21,3% sobre els 1.085 km que fa la xarxa local actual de la Diputació de Tarragona.

Anàlisi dels dèficits i actuacions previstes

El Pla defineix les actuacions a realitzar en base a l'anàlisi de les característiques de la xarxa de carreteres actual i dels camins a incorporar, en relació als criteris de disseny que proposa el propi Pla.

En aquest sentit identifica que un 41% del total de carreteres de la xarxa interurbana presenta dèficits. Això es tradueix en 215 km que necessiten actuacions de condicionament general (on només preveu l'actuació sobre 159 km) i 225 km actuacions de millora puntual. Pel que fa a les 190 travesseres urbanes existents, es preveu actuar amb algun tipus de condicionament en 58, i es preveu construir una circumval·lació urbana en 19 casos. De les 1.512 interseccions existents a la xarxa local se n'identifiquen 80 amb dèficits importants que requereixen actuacions de canvi de tipologia (32), millora de la tipologia existent (14) o actuacions complementàries (34).

Pel que fa als camins a incorporar, el Pla preveu una adequació inicial per a tots els del grup 1 (231 km) a mesura que es vagin incorporant, consistent en un reforç de ferm de 5 cm de gruix i senyalització horitzontal i vertical. Tanmateix el Pla no defineix ni valora les actuacions de condicionament per adaptar-los als criteris de disseny propis, ja que ho preveu fer al moment d'incorporació. Alhora tampoc preveu la prioritització i programació d'aquestes actuacions a realitzar fins a la revisió del Pla Zonal.

Finalment, el Pla considera necessària una actualització del reforç de ferm cada 16 anys i la recodificació i senyalització de la xarxa local de la Demarcació, d'acord amb el Decret 26/1999 del 28 de setembre.

El cost total de realització del Pla ascendeix a 459 M€ per a l'adequació de la xarxa local existent als criteris proposats. A aquest import cal afegir-hi els costos de condicionament del camins per a adequar-los als criteris de disseny establerts, que podrien ascendir a 150 M€, així com els costos de conservació i manteniment ordinaris i costos associats a d'altres actuacions complementàries.

#### Priorització de les actuacions

El Pla identifica aquelles actuacions que considera més necessàries i les classifica en dos grups de prioritat, en funció de la magnitud del dèficit a corregir, la intensitat de trànsit i el risc d'accidentalitat. La resta d'actuacions adreçades a corregir dèficits menors no incloses en cap d'aquests dos grups de prioritat es deixen per revisió a la segona fase del Pla.

| Actuacions previstes al Pla Zonal.<br>Inversions prioritàries | Camp de Tarragona |              | Terres de l'Ebre |             | Total   |            |
|---|-------------------|--------------|------------------|-------------|---------|------------|
|   | Núm./km           | M€           | Núm./km          | M€          | Núm./km | M€         |
| <b>Prioritat Grup 1</b>                                       |                   |              |                  |             |         |            |
| Trams interurbans. Actuacions generals (km)                   | 55                | 50           | 24               | 23          | 79      | 73         |
| Trams interurbans. Actuacions puntuals                        | 7                 |              | 5                |             | 12      |            |
| Travesseres   | 13                | 8            | 4                | 6           | 17      | 14         |
| Circumval·lacions   | 8                 | 9            | 2                | 3           | 10      | 12         |
| Interseccions   | 21                | 5            | 11               | 3           | 32      | 8          |
| Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) (km)  | 128               | 13           | 103              | 10          | 231     | 23         |
| Reforç de ferms (cada 16 anys)                                |                   | 35           |                  | 19          |         | 54         |
| Senyalització i nova codificació                              |                   | 0,6          |                  | 0,4         |         | 1          |
| <b>TOTAL GRUP 1 (Milions €)</b>                               |                   | <b>120,6</b> |                  | <b>64,4</b> |         | <b>185</b> |

| Actuacions previstes al Pla Zonal.<br>Inversions prioritàries | Camp de Tarragona |            | Terres de l'Ebre |           | Total   |            |
|---|-------------------|------------|------------------|-----------|---------|------------|
|   | Núm./km           | M€         | Núm./km          | M€        | Núm./km | M€         |
| <b>Prioritat Grup 2</b>                                       |                   |            |                  |           |         |            |
| Trams interurbans. Actuacions generals (km)                   | 71                | 66         | 9                | 10        | 80      | 76         |
| Trams interurbans. Actuacions puntuals                        | 11                |            | 4                |           | 15      |            |
| Travesseres   | 31                | 17         | 10               | 4         | 41      | 21         |
| Circumval·lacions   | 7                 | 8          | 2                | 2         | 9       | 10         |
| Interseccions   | 36                | 9          | 12               | 3         | 48      | 12         |
| Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) (km)  |                   |            |                  |           |         |            |
| Reforç de ferms (cada 16 anys)                                |                   |            |                  |           |         |            |
| Senyalització i nova codificació                              |                   |            |                  |           |         |            |
| <b>TOTAL GRUP 2 (Milions €)</b>                               |                   | <b>100</b> |                  | <b>19</b> |         | <b>119</b> |

#### Programació i gestió del Pla

El Pla proposa un desenvolupament de les actuacions en dues fases de vuit anys cadascuna mitjançant programes d'inversió quadriennals que caldrà que siguin aprovat pels òrgans de govern de la Diputació. El programa quadriennal podrà seleccionar actuacions

tant del grup 1 com excepcionalment del grup 2 de prioritat. Per a la primera fase (2014-2021) el Pla preveu una inversió total de 80 M€: 32 M€ durant el primer quadrienni i 48 M€ durant el segon. Aquesta inversió en la primera fase permetria realitzar un 43% de les actuacions prioritàries, que representen un 17% de les actuacions totals. Per a la segona fase, no concreta programa d'inversions.

Finalment, per a la incorporació de camins a la xarxa local de carreteres, el Pla preveu l'aprovació individual de convenis entre la Diputació i els ajuntaments per al canvi de titularitat dels camins del Grup 1. Es preveu que la incorporació dels camins es faci progressivament a mesura que s'aprovin aquests convenis.

**Annex 2. Criteris metodològics per a l'anàlisi C/B per a la integració de camins a la xarxa de carreteres locals**

D'acord amb l'article 4.1 del Reglament general de carreteres (Decret 293/2003, de 18 de novembre), cal fer l'anàlisi cost-benefici per integrar a la xarxa de carreteres aquells camins que:

- Tinguin condició de variant que escurci sensiblement itineraris entre dos nuclis
- Permetin el tancament d'itineraris

Per a poder ser integrats, aquests camins han de resultar amortitzables en 30 anys amb una TIR del 10%.

Vistes les propostes de les Diputacions de Girona i Tarragona pel que fa a les metodologies utilitzades en l'anàlisi cost-benefici i amb la voluntat d'harmonitzar-ne els criteris, es proposa:

- Calcular la TIR amb la IMD estimada any a any, i no mitjançant el càlcul invers per comparar la necessària amb l'esperada a l'any 30.
- Avaluar els beneficis que aporta cada camí dins de l'itinerari que es pretén millorar, mitjançant una comparació del recorregut per la xarxa de carreteres (cost actual) i pel nou recorregut una vegada integrat el camí (cost proposta).
- Considerar el cost d'exploració i de manteniment anual del nou camí una vegada integrat a la xarxa de carreteres.
- La IMD de l'any inicial s'obté mitjançant un aforament de cobertura del camí, que es podrà adequar mitjançant l'associació a una estació afí. Aquesta IMD es podrà extrapolar mitjançant un creixement anual màxim de l'1,5%, llevat justificació en contra.
- Pel que fa a la mobilitat induïda, si es genera un model nou de distribució que no calibri en les carreteres de l'entorn immediat (desviacions superiors al 25% del trànsit), el trànsit obtingut no es podrà tenir en compte, llevat de justificació en contra.
- Utilitzar els costos del transport oficials més recents, que per a 2014 són els de 2010. Aquests costos s'actualitzaran mitjançant l'IPC.

|                                  |                            | 2010    |                       | 2014    |                       |
|----------------------------------|----------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------|
|                                  |                            | Turisme | Mercaderies lleugeres | Turisme | Mercaderies lleugeres |
| <b>Costos interns</b>            |                            |         |                       |         |                       |
| Valor del temps (€/h)            |                            | 8,9950  | 18,6900               | 9,5077  | 19,7553               |
| Costos fixos (€/veh·km)          | Propietat                  | 0,1578  | 0,0883                | 0,1668  | 0,0933                |
|                                  | Despeses financeres        | -       | 0,0217                | -       | 0,0229                |
|                                  | Impost matriculació        | 0,0046  | -                     | 0,0049  | -                     |
|                                  | Assegurances               | 0,0507  | 0,1332                | 0,0536  | 0,1408                |
|                                  | Impost primes assegurances | 0,0008  | -                     | 0,0008  | -                     |
|                                  | Despeses estructura        | -       | 0,1502                | -       | 0,1588                |
|                                  | ITV                        | 0,0019  | -                     | 0,0020  | -                     |
|                                  | IVTM                       | 0,0110  | -                     | 0,0116  | -                     |
|                                  | Càrregues fiscals          | -       | 0,0217                | -       | 0,0229                |
|                                  | Aparcament                 | 0,0460  | -                     | 0,0486  | -                     |
| TOTAL                            | 0,2729                     | 0,3934  | 0,2885                | 0,4158  |                       |
| Costos variables (€/veh·km)      | Multes                     | 0,0052  | -                     | 0,0055  | -                     |
|                                  | Carburant                  | 0,0726  | 0,0987                | 0,0767  | 0,1043                |
|                                  | Lubrificants               | 0,0042  | -                     | 0,0044  | -                     |
|                                  | Pneumàtics                 | 0,0104  | 0,0065                | 0,0110  | 0,0069                |
|                                  | Manteniment                | 0,0447  | 0,0850                | 0,0472  | 0,0898                |
| TOTAL                            | 0,1370                     | 0,1902  | 0,1448                | 0,2010  |                       |
| <b>Costos externs (€/veh·km)</b> |                            |         |                       |         |                       |
| Accidents                        |                            | 0,0263  | 0,0122                | 0,0278  | 0,0129                |
| Contaminació atmosfèrica         |                            | 0,0181  | 0,0624                | 0,0191  | 0,0659                |
| Canvi climàtic                   |                            | 0,0276  | 0,0414                | 0,0292  | 0,0438                |
| Avant-post                       |                            | 0,0069  | 0,0132                | 0,0073  | 0,0139                |
| Efecte barrera                   |                            | 0,0101  | 0,0202                | 0,0107  | 0,0213                |
| Paisatge i natura                |                            | 0,0046  | 0,0025                | 0,0049  | 0,0027                |
| Soroll                           |                            | 0,0100  | 0,0190                | 0,0106  | 0,0201                |
| TOTAL                            |                            | 0,1037  | 0,1709                | 0,1096  | 0,1806                |

Taula 1. Costos unitaris del transport als efectes de l'anàlisi cost-benefici oficials per al 2010 i actualitzats a 2014 mitjançant la variació de l'IPC de novembre de 2010 fins a novembre de 2014 (5,7%).

Il·lm. Sr. Josep Poblet Tous  
President  
Diputació de Tarragona  
Passeig de Sant Antoni, 100  
43003 Tarragona

|                     |   |                  |
|---------------------|---|------------------|
| Diputació Tarragona |   | REGISTRE ENTRADA |
| Núm:                | 1-2017-012575-2   |                  |
| Data:               | 13/04/2017 16:43:37   |                  |
| UR:                 | 9004330008_1 - UR Registre General  |                  |
| UO Desti:           | 9004330008_3000 - Diputació de Tarragona - SAT Serveis Tècnics Territorials |                  |

Benvolgut President,

Em plau comunicar-li què, en data 30 de març de 2017, va entrar en vigor la LLEI 5/2017, coneguda com la llei d'acompanyament dels pressupostos de 2017. Un apartat d'aquesta llei es refereix a la modificació del Text Refós de la Llei de Carreteres (TRLC), en el seu article referent als Plans Zonals, essent el nou articulat el que es detalla a continuació:

*Es modifica l'apartat 3 de l'article 6 del text refós de la Llei de carreteres, que resta redactat de la manera següent:*

*«3. Es poden afegir a la xarxa local de carreteres les que defineixin com a tals els plans zonals que, amb aquesta finalitat, redactin les diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin.*

*»Els plans zonals poden incorporar actuacions de millorament de la xarxa local de carreteres en llurs àmbits territorials respectius. De manera justificada, poden adoptar característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de vies a la xarxa local com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent.*

*»Els plans zonals, exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, han d'ésser aprovats pel departament competent en matèria de carreteres.»*


Amb aquesta modificació, el Pla zonal, a més de consistir en una llista dels camins a ser afegits a la xarxa local de carreteres, pot incorporar les propostes d'actuació per a la millora de la xarxa local existent i la seva planificació i programació. D'aquesta manera, el pla zonal podrà constituir-se, en un únic document, com un pla de carreteres local.

Per altra banda, la modificació permet a les diputacions, prèvia justificació, una incorporació de camins amb requeriments geomètrics més flexibles i adaptats als condicionants existents i la demanda, cosa que permetrà planificar les inversions més eficientment a la totalitat de la xarxa local de carreteres.

Atès que l'aprovació de la llei d'acompanyament dels pressupostos soluciona problemes que s'havien detectat en els treballs en curs d'elaboració dels plans zonals, simplifica el procés d'aprovació i clarifica les competències i responsabilitats de cadascuna de les administracions actuants, confio plenament en que serà una eina molt útil per a l'agilització del procés de tramitació del Pla zonal.

Per últim, agrair-vos el vostre suport i comunicar que la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat resta a la vostra disposició per aclarir qualsevol dubte o proporcionar el suport que fos necessari.

Atentament,

  
Ricard Font i Hereu  
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat



Barcelona, 10 d'abril de 2017

Sr. Adam Tomàs i Roiget  
Diputat delegat del Servei d'Assistència al Territori  
Diputació de Tarragona

Expedient: Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035

En data 3 de febrer de 2020, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre ha tramès a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural la sol·licitud rebuda de la Diputació de Tarragona en què sol·licita al Departament de Territori i Sostenibilitat que emeti els informes que consideri escaients en relació amb el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 aprovat inicialment pel Ple en data 17 de maig de 2019.

Pel que fa a la subjecció del Pla zonal esmentat a avaluació ambiental estratègica d'acord amb la legislació aplicable, cal observar el següent:

a) La Diputació de Tarragona ha acordat declarar l'arxiu de les actuacions de l'expedient de tramitació del "Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona" iniciat l'any 2010, en vigència de la Llei estatal 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient, i la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

El Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 constitueix un nou expedient que queda subjecte a la legislació vigent en matèria d'avaluació ambiental estratègica: la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. L'article 6 d'aquesta Llei estableix els plans i programes sotmesos a avaluació ambiental estratègica.

b) L'apartat 3 de l'article 6.3 del Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres, estableix que:

*"Es poden afegir a la xarxa local de carreteres les que defineixin com a tals els plans zonals que, amb aquesta finalitat, redactin les diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin.*

*Els plans zonals poden incorporar actuacions de millorament de la xarxa local de carreteres en llurs àmbits territorials respectius. De manera justificada, poden adoptar característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de vies a la xarxa local com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent.*

*Els plans zonals, exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, han d'ésser aprovats pel departament competent en matèria de carreteres."*

L'apartat 2 de l'article 4.2 del Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres, estableix que:

*"És requisit previ per a la integració d'aquestes vies a la xarxa viària la prèvia redacció del corresponent pla zonal, el qual definirà el seu traçat, així com les seves característiques tècniques. En qualsevol cas, no s'integraran fins que els itineraris reuneixin les característiques tècniques fixades pel pla zonal."*

c) El Pla Zonal aprovat inicialment identifica aquells camins que donen compliment estricte tant als criteris definits al Reglament general de carreteres, així com als criteris propis definits per la Diputació de Tarragona per tal de poder ser incorporats com a carreteres a la xarxa local.

Així mateix, es desprèn que les actuacions que es preveuen executar en aquests camins que es volen incorporar a la xarxa local de carreteres són la de fer un reforç de ferm en aquells on sigui necessari (a tot el camí o només en aquells trams on el ferm estigui més deteriorat) i implantar o actualitzar la senyalització, tant horitzontal com vertical. De tots aquests camins, n'hi ha sis que discorren per terrenys de la xarxa Natura 2000.

Per altra banda, el Pla Zonal fa una anàlisi de l'estat de la xarxa actual, proposa uns nous criteris de disseny per a trams interurbans i per a travesseres, identifica els dèficits de la xarxa local, proposa una metodologia per prioritzar les inversions a la xarxa, es programa la inversió en la primera fase (2020-2027) i s'estableix el procediment per programar actuacions.

D'acord amb tot l'anterior, es pot concloure que el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, s'aprova per una administració pública i la seva elaboració i aprovació ve exigida per una disposició legal, estableix el marc per a la futura autorització de projectes i pot requerir una avaluació per afectar espais de la xarxa Natura 2000.

En conseqüència, el Pla Zonal s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada d'acord amb la legislació vigent i cal que la Diputació de Tarragona incorpori a l'expedient del Pla el document ambiental estratègic previst en l'article 29.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i l'aporti a aquesta Direcció General per iniciar el procediment d'avaluació ambiental.

Josep Maria Torrents Abad  
Cap del Servei de Plans i Programes  
Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental

Signat electrònicament

Sr. Jaume Vidal González  
Director del Servei d'Assistència al Territori  
Edifici Síntesi  
Carrer Pere Martell, 2  
43001 TARRAGONA

Informe                      Expedient                      RT  
IP-2020-150-DG    PDE-2019-175    JM/BG  
Terme municipal  
Municipis de les comarques de Tarragona  
Assumpte  
Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la  
Diputació de Tarragona 2020-2035

El 5 de juliol de 2019, la Diputació de Tarragona tramet per informe al Departament de Territori i Sostenibilitat el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, aprovat inicialment per segona vegada el 17 de maig de 2019 pel Ple de la Diputació.

L'abast del present informe se centra en els continguts del Pla Zonal que afecten la definició de la xarxa local de carreteres en el seu àmbit territorial, en concordança amb les competències del Departament de Territori i Sostenibilitat establertes a l'article 6.3 del Text refós de la Llei de carreteres (TRLR), aprovat pel Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, i sense perjudici dels aspectes ambientals del Pla que hauran de ser valorats per la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural en virtut de les seves competències.

Així mateix, les propostes contingudes en aquest Pla resulten afectades per les servituds derivades de la xarxa de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya així com els seus accessos. Aquests aspectes es troben fixades en el TRLR i en el vigent Reglament general de carreteres.

#### Antecedents

El 14 de setembre de 2015, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre emet l'informe número IP-2015-115, relatiu a la versió aprovada inicialment el 31 de gener de 2014 del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona. Aquest informe es centra en l'adequació del Pla a la legislació de carreteres aleshores vigent i incorpora com a annex una anàlisi dels continguts del Pla zonal per part del Servei de Planificació i uns criteris metodològics per a l'anàlisi cost – benefici per a la integració de camins a la xarxa de carreteres locals.

#### Anàlisi dels continguts del Pla zonal

##### Objecte

El Pla zonal es redacta en el marc del text refós de la Llei de carreteres de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, i amb un horitzó temporal fixat en 16 anys.

Segons s'exposa en la memòria el present Pla descriu l'estat actual de la xarxa viària local de la Diputació de Tarragona, proposa uns nous criteris de disseny per carreteres locals, defineix les carreteres que han de formar part de la xarxa local, identifica els déficits de la xarxa local, estableix una metodologia per prioritzar actuacions, especifica les actuacions més prioritàries i explica com es gestionarà la seva execució.

#### Estat actual de la xarxa viària

La xarxa de carreteres de titularitat de la Diputació de Tarragona consta de 1.085 km, el 55% dels quals tenen una amplada inferior als 6 metres. El trànsit que suporta mostra una gran variabilitat, tot i que el 64% de la longitud de la xarxa té una IMD inferior als 500 vehicles/dia i, en qualsevol cas, es manté força estable al llarg del temps. Pel que fa a l'accidentalitat, conclou que per a les carreteres locals és baixa en relació amb la resta de carreteres i que l'estadística dels últims anys ha tingut una certa tendència descendent.

#### Proposta de nous criteris de disseny per a carreteres existents

Segons el Pla, l'aplicació dels criteris vigents de disseny de carreteres locals implicaria actuar en el 80% de la xarxa. Això generaria una necessitat d'inversió estimada en 925 M€, molt superior a la capacitat inversora de la Diputació, amb una rendibilitat socioeconòmica molt baixa i amb impactes sobre entorns d'interès natural, pel que conclou la necessitat d'actualitzar aquests criteris.

A efectes de definir els nous criteris de disseny, el Pla classifica les carreteres locals segons l'entorn que travessen, considerant l'entorn natural amb un 27% de la longitud total de la xarxa, el rural amb un 66% i l'urbanitzat amb un 7%. Així mateix, també té en compte la IMD i el relleu del terreny.

|                        |                 | Pla / Ondulat | Accidentat | Molt accidentat |
|------------------------|-----------------|---------------|------------|-----------------|
| Entorn natural (*)     | IMD < 500       | 6/6           | 5/5        | 5/5             |
|                        | IMD < 100       | 6/6           | 5/5        | 5/5             |
| Entorn rural           | IMD 100 - 500   | 6/6           | 6/6        | 6/6             |
|                        | IMD 500 - 1.000 | 6/7           | 6/7        | 6/6             |
|                        | IMD > 1.000     | 6/8           | 6/8        | 6/7             |
| Entorn urbanitzat (**) | IMD > 1.500     | 6/8           | 6/8        | 6/7             |

Pla/Ondulat <15%, Accidentat 15%-25%, Molt accidentat >25%

(\*) IMD > 500 veh/d, s'estudiarà particularment

(\*\*) IMD <1.500 veh/d, s'estudiarà particularment

L'aplicació d'aquests criteris en cap cas pot comportar que un determinat itinerari tingui trams amb característiques excessivament diferents.

Si la carretera actual reuneix aquestes característiques, no és necessària cap actuació. Quan la carretera no les reuneix i s'hagi d'actuar, s'aplicaran aquestes característiques, però es tindran en compte excepcionalment les següents consideracions:

- Es poden acceptar actuacions amb amplades superiors només quan el trànsit de vehicles pesants ho requereixi.
- Es poden acceptar amplades inferiors si s'acondicionen amb apartadors, cunetes remuntables, semaforització o altres mesures de regulació del trànsit que garanteixin la seguretat de la circulació.

Pel que fa a les característiques del traçat s'adopten les de la normativa vigent (*Norma de trazado Instrucció 3.1-I.C*), admetent per carreteres en entorn natural i relleu accidentat i molt accidentat velocitats de projecte inferiors a 50 km/h i radis mínims inferiors a 25 metres.

La justificació específica per a l'adopció d'aquests nous criteris es fonamenta en què només caldria actuar sobre el 40% de la xarxa i en la major rendibilitat socioeconòmica de la seva aplicació en relació amb els criteris vigents. Alhora també s'exposen qüestions de seguretat viària, aportant la consideració que 5 metres és l'amplada mínima per al pas segur de dos vehicles circulant en sentit contrari, i 6 metres quan són pesants, i que en els casos on es proposen amplades de 5 metres la IMD mitjana de pesants és de 2 vehicles al dia, fet que fa poc probable el seu creuament a la carretera.

El Pla també proposa uns criteris de disseny per a travesseres i per a interseccions.

#### Definició de les carreteres que formaran part de la xarxa local

Per a la definició de la proposta de la xarxa local de carreteres es distingeixen tres categories: els camins a incorporar, les carreteres a descatalogar i les carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canvien la seva funció. El Pla també incorpora com a annex a la memòria el llistat complet de les carreteres de la Diputació de Tarragona i els plànols tant de la xarxa de carreteres actual segons administració titular, com de la xarxa resultant en aplicació de les seves propostes.

Pel que fa als camins a incorporar, el Pla aplica els criteris de l'article 4 del Reglament general de carreteres (RGC)<sup>1</sup>. Així mateix aplica els següents criteris:

- Els camins han de tenir una amplada mínima de 5 metres<sup>2</sup> i han d'estar pavimentats amb tractaments superficials o mesclades bituminoses en calent.
- No s'han considerat com camins susceptibles d'incorporar els accessos a urbanitzacions de menys de 500 metres de llargada.
- No s'han considerat com camins susceptibles d'incorporar aquells que es troben en àrees densament urbanitzades (l'entorn en el recorregut del camí ha de ser no urbanitzat).
- Els camins han de discórrer per més d'un terme municipal. En cas contrari es consideren vials urbans.

A partir d'aquest criteris i d'una metodologia basada en la revisió d'antecedents de planificació i en la identificació de camins que constitueixen l'accés a centres d'interès i que escurcen el temps entre nuclis, el Pla proposa incorporar 115 km de camins (Grup 1a).

El conjunt d'aquests camins a incorporar es resumeix en una taula on per cadascun d'ells s'especifica el seu codi, topònim, comarca i àmbit territorial, longitud, relleu, entorn, amplada, tipus de paviment, estat del camí, si travessa un espai natural, criteri del RGC que compleix per a la seva incorporació, el cost de manteniment i explotació, el cost d'adequació del camí a carretera, la IMD actual i la seva TIR si escau. Alhora, cadascun dels camins disposa d'una fitxa resum.

Pel que fa a les carreteres a descatalogar, el Pla n'identifica 28 amb un total de 33,64 km que donen accés a nuclis de població però no són necessàries per a la continuïtat de la

<sup>1</sup> En aquells camins on, per aplicació del RGC és necessari fer un estudi cost-benefici, el Pla exposa que calcula la TIR d'acord amb els criteris proposats a l'informe IP-2015-115, de 14 de setembre de 2015, de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre.

Adicionalment determina una velocitat de 40 km/h pels camins sense arranjar, de 60 km/h pels camins una vegada incorporats a la xarxa i de 80 km/h per les carreteres existents alternatives dels camins.

Alhora, fa la hipòtesis que un 10% dels vehicles que circulen per les carreteres alternatives faran la seva ruta pel camí integrat.

Finalment, per tal de determinar la inversió necessària, té en compte l'amplada del camí, l'estat del ferm, l'estat de la senyalització i l'entorn on es situa el camí, aplicant un preu unitari per km. També té en compte les despeses de conservació i explotació de la futura carretera.

<sup>2</sup> El Pla justifica l'amplada mínima de 5 metres al·legant que el trànsit de vehicles pesants dels camins és molt baix i que un 22% de la xarxa local té amplades iguals o inferiors a 5 metres, pel que no planteja fer inversions en eixamplar camins per a incorporar-los a la xarxa quan encara hi ha un 22% de la xarxa actual amb amplades inferiors a 5 metres on s'ha d'actuar.

xarxa de carreteres i fan la funció de vial urbà, o bé que no compleixen els criteris del RGC per a ser considerades com a tals.

Pel que fa a les carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canvien la seva funció, el Pla no ha identificat cap carretera.

Amb tot això, la longitud de la xarxa local de carreteres proposada pel Pla considerant només la incorporació dels camins és de 1.200 km, el que suposa un increment màxim del 10,5 % respecte els 1.085 km de la xarxa local actual. Aquesta longitud quedaria en 1.166 km en cas de descatalogar totes les carreteres identificades en aquest sentit.

Adicionalment, el Pla identifica 167 km de camins que no compleixen estrictament els criteris per ser incorporats a la xarxa de carreteres locals però que són d'una gran utilitat social i interès territorial i on proposa que la Diputació de Tarragona doni suport als ajuntaments per al seu manteniment i millora (Grup 1b). Així mateix, també identifica 415 km de camins d'interès territorial però que estan lluny de complir els criteris per a ser incorporats i on proposa que tinguin prioritats en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats (Grup 2). Cap d'aquests camins es proposa que s'incorpori a la xarxa de carreteres locals.

#### Dèficits de la xarxa local, actuacions necessàries i valoració econòmica

El Pla identifica els dèficits de la xarxa viària local en relació amb les característiques de disseny proposades i estima els costos que representaria resoldre'ls segons tipus genèrics d'actuacions i costos unitaris d'obres de la Diputació de Tarragona. A tal efecte, diferencia en dèficits en trams interurbans, dèficits en travesseres urbanes i dèficits en interseccions. En relació als trams interurbans estableix que serien necessàries actuacions de condicionament general en 210 km (un 19% de la xarxa) i actuacions de millora puntuals en 215 km (un 21% de la xarxa). Pel que fa a travesseres, un total de 50 requereixen actuacions de condicionament general i en 9 casos estima necessària la construcció d'una circumval·lació. Finalment, identifica 49 interseccions amb dèficits importants on cal canviar la tipologia, millorar la tipologia existent o requereixen actuacions complementàries.

Adicionalment, el Pla preveu una adequació inicial de la totalitat dels 115 km de camins del grup 1a a incorporar a la xarxa de carreteres locals amb una inversió inicial de pavimentació (reforç de ferm de 5 cm de gruix) i senyalització (senyalització horitzontal i vertical). Exposa que aquesta adequació inicial s'anirà realitzant a mesura que els camins vagin sent incorporats a la xarxa local a través de convenis entre les institucions actualment titulars i la Diputació de Tarragona. En el moment d'incorporar cada camí a la xarxa, es definirà el cost de l'actuació de condicionament que necessitarà per adaptar-se als criteris de disseny proposats pel Pla i s'avaluarà la seva prioritats, que s'incorporarà a la revisió del Pla Zonal.

Finalment, dins de les actuacions previstes i valorades econòmicament pel Pla, també s'incorpora el cost de donar suport als ajuntaments en el manteniment dels camins del grup 1b, el cost de la conservació extraordinària de la xarxa local actual consistent en un reforç de ferm cada 16 anys, i la recodificació i senyalització de les carreteres. En relació amb aquest últim punt, el Pla incorpora una proposta de codificació de les carreteres de la xarxa local de la Demarcació de Tarragona conformada amb la "T" i quatre xifres (T-XXXX), fonamentada en el Decret 261/1999, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el sistema de codificació de la xarxa de carreteres de Catalunya.

El cost de totes aquestes actuacions s'obté aplicant costos unitaris d'obres de la Diputació de Tarragona, obtenint els valors de la taula següent:

| Actuació   | Cost unitari mitjà                 | Total         |
|--|------------------------------------|---------------|
| Trams interurbans (condicionament general/millores puntuals)     | 0,8 M€/km<br>0,4 M€/km             | 254 M€        |
| Traverseres  | 1,2 M€/km                          | 28 M€         |
| Circumval·lacions  | 1 M€/km                            | 8 M€          |
| Interseccions (canvi tipologia, millora existent, complementari) | 0,5 M€/u<br>0,15 M€/u<br>0,05 M€/u | 19 M€         |
| Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm)          | 0,1 M€/km                          | 11 M€         |
| Suport als ajuntaments manteniment camins Grup 1b                | 0,07 M€/km                         | 12 M€         |
| Reforç de ferms (cada 16 anys)                                   | 0,05 M€/km                         | 54 M€         |
| Senyalització i nova codificació                                 | 920 €/km                           | 1 M€          |
| <b>TOTAL</b>   |                                    | <b>387 M€</b> |

#### Priorització d'actuacions

El Pla incorpora una metodologia per fer una proposta tècnica de les actuacions més prioritàries, amb la que avalua cada actuació en base als criteris de seguretat vial, rendibilitat socioeconòmica i impacte sobre els usuaris vulnerables. Les actuacions de conservació extraordinària, d'incorporació de camins del grup 1a, i de suport als ajuntaments pel manteniment dels camins del grup 1b es consideren prioritàries en relació a la resta de programes d'actuació.

Dels 387 M€ previstos per al conjunt d'actuacions del Pla, 269 M€ corresponen a les actuacions més prioritàries. El Pla proposa una inversió en la primera fase del Pla zonal (8 anys) de 80 M€, el que permetria realitzar el 43% de les actuacions més prioritàries.

#### Gestió del Pla

Entre d'altres, exposa que per al canvi de titularitat dels camins del Grup 1a que s'han d'incorporar a la xarxa local serà necessària l'aprovació individual de convenis entre la Diputació i els ajuntaments. Es preveu que la incorporació dels camins es faci progressivament a mesura que s'aprovin aquests convenis.

Per altra banda, en relació amb la tramitació del propi Pla zonal, assenyala que el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya farà l'aprovació final de la part del Pla Zonal que fa referència a la definició de la xarxa (Document 5. Pla Zonal de la Diputació de Tarragona. Definició de la xarxa local).

Finalment exposa que l'horitzó temporal del Pla Zonal es fixa en 16 anys de duració, dividit en dues fases de 8 anys, i que caldrà fer una revisió del Pla Zonal al final de la primera fase.

#### Documentació que integra el Pla zonal

El Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 consta dels següents documents:

1. Memòria i annexos
2. Estudis complementaris
3. Plànols
4. Fitxes de camins
5. Definició de la xarxa local de carreteres

Segons s'exposa en el Pla zonal, el document 5 (Definició de la xarxa local de carreteres), és la part del Pla que ha d'aprovar el Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en compliment de la legislació de carreteres vigent. Aquest document conté el llistat de camins a incorporar a la xarxa local (amb els criteris i la metodologia emprats per a la seva incorporació i una fitxa justificativa per a cadascun d'ells), el llistat de carreteres a descatalogar i els plànols de la xarxa resultant proposada.

#### Valoració

##### Valoració global

A nivell qualitatiu, les propostes del present Pla zonal s'ajusten als continguts previstos per la legislació de carreteres per als mateixos. És a dir, es fa una proposta d'incorporació de camins de titularitat municipal a la xarxa de carreteres justificada segons els criteris previstos al RGC i es proposen una sèrie d'actuacions prioritzades de millora de la xarxa local de carreteres existent. Així mateix, estableix unes característiques geomètriques i de secció transversal pròpies per a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona. A més, proposa descatalogar un llistat de carreteres que han perdut la seva funcionalitat.

A nivell quantitatiu, la proposta resulta proporcionada amb un increment raonable de la xarxa de carreteres de Catalunya. En aquest sentit, el Pla proposa incorporar 115 km de camins a la xarxa local de carreteres sobre un total de 1.085 km, el que representa un increment del 10,5%. Alhora identifica 33,6 km de carreteres com a susceptibles de ser descatalogades, el que, en cas de desenvolupament total de les previsions, representaria un increment inferior al 10% en relació amb la longitud actual de la xarxa de carreteres de la demarcació.

Tanmateix, resulta convenient entrar en el detall de les propostes efectuades pel Pla.

##### Incorporació de camins a la xarxa local

Pel que fa a la proposta d'incorporació de camins a la xarxa local de carreteres cal informar el següent:

- L'aplicació dels criteris F i G del RGC requereix el càlcul de la rendibilitat socioeconòmica de la incorporació dels camins. El Pla zonal explica la metodologia i exposa tant les variables tingudes en compte per al càlcul com els resultats.

Tanmateix, pel que fa als costos considerats, no queda clar si el cost d'adequació del camí a carretera es refereix al cost de les obres per adaptar la secció transversal del camí a la prevista en els nous criteris de disseny de la xarxa local de carreteres o per contra es refereix exclusivament a les obres previstes pel Pla d'adequació inicial dels camins amb un reforç de ferm de 5 cm de gruix i senyalització. Cal, per tant, una justificació més detallada de l'obtenció d'aquest cost per a cada camí.

Alhora, pel que fa als costos de manteniment i explotació de la futura carretera, el document exposa que s'han tingut en compte aplicant un valor unitari per km d'acord amb els valors obtinguts de la gestió de les carreteres locals que està fent la Diputació de Tarragona. Tot i que aquest valor unitari es pot inferir a partir dels resultats aportats en 4.200 €/km i any, caldrà exposar els càlculs justificatius al document.

Per altra banda, en relació amb la IMD que circularà pel camí un cop integrat, el Pla ha fet la hipòtesi que un 10% dels vehicles que circulen per les carreteres alternatives faran la seva ruta pel camí arranjat. Amb aquesta hipòtesi, que no segueix els criteris exposats per part de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat a l'informe IP-



2015-115, s'obté que determinats camins dupliquen la seva IMD, fet poc versemblant tenint en compte les obres previstes d'adequació inicial dels camins. En aquests sentit, increments tant importants d'IMD requereixen d'una justificació tècnicament més robusta com la que podria obtenir-se amb un model macroscòpic de la xarxa. En cas contrari, caldrà cenyir-se als increments màxims proposats a l'informe de la DGIM.

Finalment, en el document no s'exposen els costos unitaris vinculats al cost del temps o als costos operatius.

- L'aplicació del criteri A del RGC, relatiu a la unió de nuclis de població, requereix que els nuclis tinguin més de 150 habitants i que no existeixi una alternativa directa per carretera entre els dos nuclis.

En aquest sentit, el camí T-3124, de Montroig del Camp a Cambrils, té una alternativa per carretera funcionalment competent i per tant no pot justificar-se pel criteri A.

Així mateix, el camí T-4283, de Roda de Barà a St Vicenç de Calders tampoc es pot justificar pel criteri A atès que Sant Vicenç de Calders no arriba als 150 habitants. En ambdós casos, la justificació s'ha de fer per algun dels altres criteris fixats al RGC.

- L'aplicació del criteri H requereix que es doni continuïtat a la xarxa de carreteres. En aquest sentit cal perllongar el camí T-4340, de l'Hostal a Llorenç del Penedès fins a la TV-2124.

- En el marc dels treballs de redacció del Pla territorial parcial del Penedès s'ha identificat un itinerari entre la Bisbal del Penedès i Sant Jaume dels Domenys potencialment integrable a la xarxa comarcal de la Generalitat de Catalunya. Aquest itinerari discorre parcialment pel camí T-4346, de la Bisbal Penedès a Sta Oliva per IDIADA.

Caldrà, per tant, supeditar la incorporació d'aquest camí a la xarxa de carreteres de la Diputació de Tarragona a la signatura d'un conveni entre aquesta Diputació i la Generalitat de Catalunya on s'especifiqui que la Diputació traspasarà la titularitat del tram de carretera que conforma aquest itinerari comarcal a la Generalitat de Catalunya quan aquesta completi l'itinerari comarcal. Així mateix, caldrà obtenir l'informe favorable de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat sobre el projecte de condicionament del mateix una vegada incorporat. Caldrà incorporar aquestes condicions al Pla.

- Per tal de donar continuïtat a la xarxa de carreteres, cal completar el camí T-2114, de Gavaldà, fins a la TV-3025 incorporant el tram d'uns 600 metres de l'antiga N-340a que fa d'unió entre ambdues vies, atès que la N-340a ja no forma part de la xarxa de carreteres. Així mateix, cal actualitzar la fitxa d'aquest camí ja que no es correspon amb la proposta.

- L'Estudi informatiu aprovat definitivament de l'Anell viari del Delta de l'Ebre, amb clau EI-NE-03018, que actualment es desenvolupa mitjançant quatre projectes constructius, afecta als camins T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines, T-2036 de Camarles a l'Aldea, i T-2045 de Lligallo de l'Aldea, que aquest Pla zonal proposa incorporar a la xarxa local de carreteres. L'estudi informatiu esmentat i els projectes constructius que el desenvolupen afecten també alguns camins que el Pla no proposa integrar en la xarxa local de carreteres. Concretament, del grup 1 b de camins, en els quals la Diputació de Tarragona preveu donar suport als ajuntaments per al seu manteniment i millora, s'hi troben el camí T-2035, de l'Aldea (Torre de l'Ermida) a Amposta, i el camí T-2132, entre Camarles i l'Ampolla. Alhora, el camí T-2014, entre Poble Nou del Delta i Sant Jaume d'Enveja, s'inclou en el grup 2 de camins, en els quals la Diputació de Tarragona preveu

prioritzar en el servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats.

El Pla zonal es considera compatible amb l'anell viari atès que els vials que en formen part i no han estat inclosos en el grup 1a es podran integrar a la xarxa local quan s'executin els projectes constructius que desenvolupen l'estudi informatiu esmentat anteriorment.

Finalment, pel que fa a la inclusió de qualsevol camí a la xarxa de carreteres locals caldrà adequar la seva connexió amb la xarxa de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya actual o amb Estudi informatiu aprovat, en el cas que aquest existeixi, a la normativa de carreteres, i que aquesta connexió haurà d'obtenir l'informe favorable vinculat del Servei Territorial de Carreteres de Tarragona.

#### Carreteres locals a descatalogar

En relació amb les carreteres que el Pla proposa descatalogar, el llistat es considera adequat i consistent respecte els criteris funcionals del RGC.

#### Carreteres locals d'altres administracions

Segons el Catàleg de carreteres de Catalunya, a la província de Tarragona, la Generalitat de Catalunya és titular de 70,4 km de carreteres de la xarxa local i l'Estat de 61,9 km.

El Text refós de la Llei de carreteres, a l'article 6.2 atribueix a les diputacions de Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona, o als ens supramunicipals que les substitueixin d'acord amb allò que estableix l'Estatut d'autonomia, la titularitat de les carreteres de la xarxa local en llurs àmbits territorials respectius.

Per tant, en relació amb les carreteres de la xarxa local que actualment són de titularitat d'altres administracions s'haurà d'acordar en el futur el seu traspàs a la Diputació de Tarragona.

#### Característiques geomètriques i de secció transversal

En virtut de l'article 6.3 del text refós de la Llei de carreteres, el Pla zonal, de manera justificada, pot adoptar característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de vies a la xarxa local com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent. Així mateix, l'article 4.2 del Reglament general de carreteres estableix que els camins no s'integraran a la xarxa de carreteres fins que els itineraris reuneixin les característiques tècniques fixades pel pla zonal.

El present Pla zonal estableix unes característiques geomètriques i de secció transversal pròpies per a la xarxa local de carreteres de la demarcació de Tarragona que redueixen lleugerament les prestacions previstes a la normativa vigent, en particular per a les carreteres amb IMD inferior a 1.000 vehicles/dia i per a les que travessen entorns naturals.

Pel que fa a la incorporació de camins, estableix el requisit que els camins ja tinguin una amplada mínima de 5 metres ja que no hi preveu actuacions de millora de les seves característiques tècniques en el moment de la seva incorporació. La seva adequació als criteris de disseny de la xarxa local, exposa, es farà una vegada ja siguin carreteres i segons la seva prioritat en relació amb el conjunt de la xarxa. Aquest requisit es pot interpretar com a unes característiques de secció transversal pròpies per a la incorporació de vies.

Tal i com s'ha esmentat, la justificació que fa el Pla per a l'adopció d'aquestes característiques tècniques es fonamenta en la rendibilitat socioeconòmica de la nova proposta i en la suficiència d'amplada de pas per a dos vehicles. Tanmateix, es considera que, atès l'impacte de la proposta, la justificació resulta massa genèrica i no aporta elements tècnics mínims per a poder valorar la seva bondat. En aquest sentit, i en particular per a la incorporació de camins, es troba a faltar una comparació de les noves característiques proposades en relació amb la resta de la xarxa de carreteres locals existents per tal de comprovar que la seva incorporació no comporti una davallada significativa de les prestacions mitjanes de la xarxa resultant.

#### Carreteres de titularitat la Generalitat de Catalunya

En relació als plànols del Pla zonal relatiu a la xarxa de carreteres actual, es categoritzen les carreteres segons el titular de cada via. En aquest sentit, escau informar que s'atribueixen determinades vies a la Generalitat de Catalunya que no són de titularitat d'aquesta administració alhora que manquen diversos trams de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Per exemple les travesseres d'Ulldecona, Alcanar o Constantí així com els ramals d'accés a Port Aventura des de la T-319 no són de titularitat de la Generalitat de Catalunya, mentre que manquen la C-106 o la variant de Falset, entre molts d'altres.

És necessari, per tant, actualitzar aquestes dades segons la informació més actualitzada disponible, que es troba publicada en obert al Sistema d'Informació Geogràfica Corporatiu de la Generalitat de Catalunya.

#### Codificació de la xarxa local

Pel que fa a la codificació de la xarxa local, si bé la proposta continguda en el Pla s'ha elaborat d'acord amb els criteris del Decret 261/1999, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el sistema de codificació de la xarxa de carreteres de Catalunya, cal assenyalar que la seva inclusió en el Pla zonal no està prevista explícitament en el Text refós de la Llei de carreteres. Tanmateix es considera adequat que s'atribueixi als camins que es proposa incorporar a la xarxa local de carreteres el codi que els correspon en la nova codificació.

#### Tramitació ambiental

Ni el present informe ni l'informe IP-2015-115 relacionat als antecedents relatiu al Pla zonal aprovat inicialment per primera vegada, analitzen la necessitat o no de sotmetre el present Pla a tramitació ambiental segons la legislació vigent. Tal com s'ha indicat al començament d'aquest informe, en relació amb aquest aspecte correspon informar a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural.

#### **Conclusions**

Vist tot això, pel que fa a planificació de carreteres de la Generalitat de Catalunya, per tal d'elevat el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 a aprovació del conseller de Territori i Sostenibilitat, als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, cal donar compliment als requeriments exposats en l'apartat de valoració d'aquest informe.

Atentament,

Xavier Flores i García  
Director General d'Infraestructures de Mobilitat

Josep Martí i Bosch  
Cap del Servei de Planejament i Disseny

 Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Direcció General de Polítiques  
Ambientals i Medi Natural**

**RESOLUCIÓ**  
TES/ /2021, per la qual s'emet l'informe ambiental estratègic del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 (exp. OAA20200052).

Fets

En data 3 de febrer de 2020, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre va trametre a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural la sol·licitud rebuda de la Diputació de Tarragona en què demana al Departament de Territori i Sostenibilitat que emeti els informes que consideri escaients en relació amb el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 aprovat inicialment pel Ple en data 17 de maig de 2019. La documentació del Pla la conformen cinc documents: una memòria amb annexos, uns estudis complementaris, uns plànols, unes fitxes de camins i la definició de la xarxa local.

En data 21 de febrer de 2020, el Servei de Plans i Programes de la Direcció General de Polítiques Ambiental i Medi Natural va respondre a la Diputació de Tarragona i va concloure el següent:

"El Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 s'aprova per una administració pública i la seva elaboració i aprovació ve exigida per una disposició legal, estableix el marc per a la futura autorització de projectes i pot requerir una avaluació per afectar espais de la xarxa Natura 2000.

En conseqüència, el Pla zonal s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada d'acord amb la legislació vigent i cal que la Diputació de Tarragona incorpori a l'expedient del Pla el document ambiental estratègic previst en l'article 29.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i l'aporti a aquesta Direcció General per iniciar el procediment d'avaluació ambiental."

En resposta, la Diputació de Tarragona va presentar a aquesta Direcció General el document ambiental estratègic (DAE) del Pla zonal el dia 5 d'agost de 2020 i es va iniciar el procediment d'avaluació ambiental.

L'informe emès pel Servei de Plans i Programes de la Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental, de 15 de gener de 2021, proposa emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que no escau fer avaluació ambiental estratègica ordinària, un cop examinada la documentació aportada i tenint en compte les consultes efectuades i els criteris que defineix l'annex 2 de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

El Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 té per objecte definir la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona. Identifica aquells camins que poden ser incorporats com a carreteres de la xarxa local, ajusta els criteris de disseny de la xarxa local i els adapta als trànsits que hi circulen i als entorns que travessa, i estableix un procediment i una metodologia per prioritzar i programar les actuacions de millora de la xarxa local. Fa una anàlisi de totes les actuacions necessàries, però no proposa ni programa cap actuació concreta a la xarxa actual ni als camins, a excepció d'actuacions de reforç de ferm, senyalització i poda i sega als marges dels camins que es proposa incorporar com a carreteres.

Per tal d'identificar i determinar els camins que s'incorporaran a la xarxa local, el Pla es basa en els criteris de l'article 4 del Reglament general de carreteres (RGC) (Decret 293/2003, de 18 de novembre). A més, fixa quatre criteris addicionals de referència i defineix nous criteris de disseny. A partir d'aquests criteris i d'una metodologia dissenyada ad hoc, el Pla proposa incorporar a la xarxa local 115 km de camins (Grup 1a), que corresponen a 24 camins.

 Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Direcció General de Polítiques  
Ambientals i Medi Natural**

Pel que fa a les carreteres a descatalogar, el Pla n'identifica 28 amb un total de 33,64 km. No identifica cap carretera de la xarxa bàsica, comarcal o local que canviï la seva funció.

Adicionalment, el Pla identifica 167 km de camins que no compleixen estrictament els criteris per incorporar-se a la xarxa de carreteres locals, però que són d'una gran utilitat social i interès territorial i on proposa que la Diputació de Tarragona doni suport als ajuntaments per al seu manteniment i millora (Grup 1b). Així mateix, també identifica 415 km de camins d'interès territorial, però que estan lluny de complir els criteris per incorporar-se i es proposa que tinguin prioritat en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats (Grup 2). Cap d'aquests camins es proposa que s'incorpori a la xarxa de carreteres locals.

El Pla identifica els déficits de la xarxa viària local en relació amb les característiques de disseny proposades i estima els costos que representaria resoldre'ls.

Així, el Pla fa una anàlisi de totes les actuacions necessàries, però no programa cap actuació concreta a la xarxa actual ni als camins, a excepció d'actuacions de reforç de ferm, senyalització i poda i sega als marges dels camins que es proposa incorporar com a carreteres. Un cop incorporats els camins s'estudiaran els seus déficits respecte els criteris de disseny del Pla zonal i les actuacions necessàries per resoldre'ls i s'inclouran en la programació d'obres d'acord amb la metodologia de prioritització que proposa el Pla zonal.

De les consultes efectuades d'acord amb l'article 30 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, s'han rebut informes i aportacions per part de 10 administracions públiques: la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre (incorpora els informes dels parcs naturals del Delta de l'Ebre i dels Ports), l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona, el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica, la Direcció General de Patrimoni Cultural, el Servei de Prevenció d'Incendis Forestals del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic, el Servei de Vigilància i Control de l'Aire, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, el Servei d'Aeroports i Transport Aeri de la Direcció General de Transports i Mobilitat. També s'han rebut aportacions d'una entitat del públic interessat (Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports).

La majoria de respostes a les consultes rebudes coincideixen a valorar que, atès que el Pla no estableix ni programa cap actuació concreta a la xarxa actual ni als camins, a excepció d'actuacions de reforç de ferm, senyalització i poda i sega, no es preveuen efectes ambientals significatius negatius sobre el medi ambient.

Cal recordar que l'avaluació ambiental estratègica del Pla zonal no substitueix ni eximeix del procediment d'avaluació ambiental de les actuacions que es puguin derivar del Pla, quan escaigui, d'acord amb la legislació vigent. En aquestes avaluacions futures es podran analitzar amb més detall totes les afectacions ambientals que pugui comportar el seu desenvolupament.

Així mateix, s'ha posat de relleu que el Pla requereix la determinació de condicionants ambientals addicionals per tal d'assegurar que assoleix els criteris de sostenibilitat ambiental bàsics i, per tant, s'implementa de la manera més adient des de la perspectiva ambiental. Aquests condicionants i criteris es defineixen en relació amb les determinacions del Pla, les actuacions previstes, i la planificació o programació que se'n derivi.

— Camins del Grup 1a



Doc. original signat per:  
Ferran Miralles Sabadell  
16/01/2021

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web [csv.gencat.cat](https://territori.gencat.cat)

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9

Data creació còpia:  
18/01/2021 14:26:00

Data caducitat còpia:  
18/01/2024 00:00:00

Pàgina 1 de 10



Doc. original signat per:  
Ferran Miralles Sabadell  
16/01/2021

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web [csv.gencat.cat](https://territori.gencat.cat)

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9

Data creació còpia:  
18/01/2021 14:26:00

Data caducitat còpia:  
18/01/2024 00:00:00

Pàgina 2 de 10

a) Camins del Grup 1a que només requeriran actuacions de millora del ferm, senyalització i sega i poda:

- La incorporació del camí T-3321 de Mont-roig del Camp a Cambrils es justifica pels criteris A i F del RGC. En aquest sentit, cal tenir en compte que actualment el desplaçament òptim es pot fer per les carreteres T-310 i T-312, amb un recorregut de 10 km i temps de 10 min. Per tant, l'estalvi de temps no justifica ambientalment la transformació del camí. Així mateix, per la disposició est-oest del camí, aquest travessa la plana agrícola i intercepta tota la xarxa de barrancs de la zona. La continuïtat de la xarxa hídrica és, en aquest entorn, necessària per al manteniment de la connectivitat ecològica.
- La incorporació del camí T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana es justifica pel criteri E. Tot i que el trajecte alternatiu per carretera és notablement més llarg, cal considerar com a molt rellevant el valor ambiental de l'àmbit que travessa aquest camí. Discorre pel límit del PEIN Muntanyes de Prades, fet que el converteix en molt sensible des de la perspectiva ambiental. A més, cal tenir en compte el gran interès paisatgístic del camí que caldrà preservar i potenciar.
- La incorporació del camí T-4233 Bonastre a Albinyana es justifica pels criteris A, F i G. Tot i així, cal tenir en compte que el volum de vehicles que transita aquest camí és molt baix. En relació amb les característiques ambientals de l'àmbit, cal destacar que el camí travessa l'espai PEIN del Massís de Bonastre: un espai molt reduït i de gran valor ambiental. En aquest sentit, la velocitat que li correspon, de 50km/h és elevada, sobretot tenint en compte que idealment al camí li correspondria una conversió a camí agrícola que augmenti la seva integració paisatgística.

Tot i que els camins relacionats compleixen els criteris tècnics fixats pel Pla, considerant les característiques ambientals identificades, es desaconsella la seva incorporació al grup 1a i, per tant, que esdevinguin carreteres. En el cas concret del camí T-4233 de Bonastre a Albinyana (tant si es manté al grup 1a com si no) caldrà que s'asseguri una velocitat inferior als 50km/h per mitjà de mesures de gestió de la velocitat.

En general, caldrà que cadascuna de les fitxes dels camins del grup 1a (Document 4. de la memòria del Pla) incorpori la informació ambiental bàsica exposada en el DAE de manera que l'afectació ambiental de les possibles actuacions es pugui considerar en cada cas: Pla d'espais d'interès natural (PEIN), espais naturals de protecció especial (ENPE), xarxa Natura 2000, hàbitats d'interès comunitari (HIC), àrees d'interès faunístic i florístic (AIFF), Inventari d'espais d'interès geològic de Catalunya, Inventari de boscos singulars de Catalunya, Inventari de zones humides de Catalunya, plans de conservació d'espècies i àmbits protegits pel planejament territorial.

b) Camins del grup 1a que requeriran actuacions de condicionament a mig o llarg termini (més enllà de les actuacions de millora de ferm, senyalització i poda i sega), perquè actualment ja compleixen els criteris de disseny establerts pel Pla i, per tant, requeriran una ampliació de la secció.

- T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines (condicionament en 8,8 km). Tram amb una amplada de 5,28 metres i IMD de 1.188 vehicles/dia. Amb aquest trànsit es requereix una secció de 6/8 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal. Considerant que el camí afecta el Parc Natural del Delta de l'Ebre, xarxa Natura 2000, HIC (1140, 1150), 3 zones humides (l'Encanyissada, Antiques Salines de Sant Antoni, i Platges de l'Alfacada, la Platjola), el condicionament d'aquesta via s'haurà de sotmetre al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada d'acord amb l'article 7.2.b de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.



- T-2036 de Camarles a l'Aldea. Camí amb una amplada de 5,11 metres i una IMD de 600 vehicles/dia. Amb aquest trànsit li cal una secció de 6/7 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal i, per tant, requerirà actuacions de condicionament en funció de l'accidentalitat (actualment no hi ha dades). Considerant que afecta HIC (9540) i una AIFF, que pot implicar impactes ambientals, caldrà obtenir l'informe de l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.
- T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders. Camí amb una amplada de 5,88 metres, amb una IMD de 931 vehicles/dia. Amb aquest trànsit cal una secció de 6/7 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal, de manera que requerirà actuacions de condicionament en funció de l'accidentalitat (actualment no hi ha dades). Considerant que el condicionament pot afectar HIC, un connector ecològic definit pel Pla territorial parcial del Camp de Tarragona i que, a més, pot implicar un elevat impacte ambiental sobre el territori, en la planificació de les actuacions s'haurà d'obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona.
- T-4347 de Santa Oliva a Bellvei. Camí amb una amplada de 5,78 m i una IMD de 714 vehicles/dia. Amb aquest trànsit cal una secció de 6/7 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal i, per tant, requerirà actuacions de condicionament en funció de l'accidentalitat (actualment no hi ha dades). Considerant que el condicionament pot implicar un elevat impacte ambiental sobre el territori, caldrà obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona.


Com a conclusió, es determina que qualsevol actuació de condicionament que impliqui l'ampliació d'algun dels camins del grup 1a (un cop esdevinguin carreteres), requerirà un informe de l'òrgan ambiental per tal d'avaluar ambientalment la transformació i assegurar que incorpora els criteris ambientals i de mobilitat sostenible adients per garantir la seva sostenibilitat. La documentació que caldrà aportar haurà de contenir:

- Els valors naturals que travessa la carretera: espais naturals protegits, hàbitats d'interès comunitari, espècies de fauna i flora d'interès, zones humides, espais d'interès geològic i connectors ecològics.
- Possibles efectes ambientals tenint en compte les adequacions que seran necessàries i les conseqüències esperades per l'augment de velocitat i de la IMD, com la pèrdua d'hàbitats d'interès, afectació a espècies amenaçades, augment del risc d'atropellament, afectació a la connectivitat ecològica, etc.
- Les mesures preventives, correctores o compensatòries destinades, entre d'altres, a garantir la conservació de la connectivitat ecològica i permeabilitzar els connectors ecològics interferits, reduir el risc d'atropellament de fauna, i mesures d'integració paisatgística en els espais d'interès.

— Actuacions previstes als camins del grup 1a (ferm, senyalització, poda i sega)

Les actuacions previstes pel Pla zonal als camins del grup 1a podrien implicar en alguns casos un augment de la velocitat, un augment de l'efecte barrera de la infraestructura, més fragmentació del territori i, en definitiva, un increment dels impactes associats a la xarxa. En aquest sentit, caldrà evitar l'increment del trànsit i promoure un model de mobilitat sostenible basada en el transport públic i col·lectiu i els modes de transport no motoritzats. Així, les actuacions previstes, a més de millorar el ferm quan sigui necessari per seguretat, hauran d'incloure mesures estructurals i de gestió que obliguin a reduir velocitats (elements reductors de la velocitat, senyalització, etc.) i que permetin la convivència amb modes no motoritzats sempre que escaigui. En general, les actuacions hauran de tenir l'objectiu doble de disminuir el trànsit del vehicle privat i promoure el trànsit en modes no motoritzats, i així haurà de determinar-ho el Pla.

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
|  | Doc. original signat per:<br>Ferran Miralles Sabadell<br>16/01/2021 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web <a href="https://territori.gencat.cat">csv.gencat.cat</a>                           | Data creació còpia:<br>18/01/2021 14:26:00                     |
|   |   | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica<br>CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ<br><br>00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9 | Data caducitat còpia:<br>18/01/2024 00:00:00<br>Pàgina 3 de 10 |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Doc. original signat per:<br>Ferran Miralles Sabadell<br>16/01/2021 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web <a href="https://territori.gencat.cat">csv.gencat.cat</a>                            | Data creació còpia:<br>18/01/2021 14:26:00                     |
|   |   | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica<br>CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ<br><br>00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9 | Data caducitat còpia:<br>18/01/2024 00:00:00<br>Pàgina 4 de 10 |

Aquestes mesures addicionals han d'evitar que les noves carreteres assoleixin en poc temps IMD que requereixin la necessitat d'ampliar seccions en un futur proper, d'acord amb els criteris de disseny establerts pel Pla.

— Camins dels grups 1b i 2 (titularitat dels ajuntaments) que no esdevindran carreteres, però que rebran suport de la Diputació per al seu manteniment i millora (Grup 1b), o bé tindran prioritat en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats (Grup 2).

El Pla zonal representa una gran oportunitat per incorporar criteris ambientals en la intervenció sobre els camins dels grups 1b i 2. En aquest sentit es proposa que el Pla defineixi els criteris ambientals de partida que es tindran en compte a l'hora de donar suport o prioritat als ajuntaments per al manteniment o reparació de camins municipals. Es proposen els següents:

- No es permetrà asfaltar i/o encimentar camins, excepte quan sigui imprescindible per trobar-se en zones de forts pendents.
- Quan el cas ho requereixi, es demanaran intervencions inverses que permetin desafectar o desimpactar camins amb actuacions poc sostenibles per permetre'n la seva reconversió a camí agrícola o paisatgístic.
- Els camins han de disposar de senyalització adequada i, quan escaigui, també senyalització ambiental.

D'acord amb l'informe de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre, caldrà incloure en el grup 2 el camí d'accés a la Franqueta, al terme municipal d'Horta de Sant Joan.

— Actuacions en xarxa Natura 2000.

Qualsevol actuació en camins o carreteres inclosos en la xarxa Natura 2000 ha de ser informada per l'òrgan gestor de l'espai. Cal tenir en compte que, d'acord amb l'article 7.2 b de la Llei 21/2013, qualsevol projecte, encara que no estigui inclòs ni a l'annex I ni a l'annex II de la Llei, però que pugui afectar de manera apreciable, directament o indirectament, espais protegits de xarxa Natura 2000, pot ser objecte del tràmit d'avaluació ambiental simplificada.

Així mateix, quan es facin actuacions en carreteres que afecten Natura 2000 caldrà valorar si és convenient donar a la carretera sobre la que s'actua el caràcter de carretera paisatgística i considerar la seva transformació mitjançant tècniques constructives adequades des de la perspectiva ambiental, com per exemple, biones de fusta tractada, que el traçat segueixi les corbes de nivell, evitar els talussos de desmunt i terraplè, informació a l'usuari que transita per un espai protegit, habilitar zones de contemplació del paisatge, etc.

— Actuacions de millora a la xarxa actual.

Algunes de les actuacions plantejades pel Pla, tot i que no estiguin ni programades ni previstes, afecten PEIN i xarxa Natura 2000 i d'altres espais o elements ambientals no catalogats ni protegits que tenen un valor ambiental elevat i que, per tant, caldrà tenir en compte. Un exemple és el cas de la carretera TP2039 del Catllar a la N-340 que afecta l'Anella Verda del Pla d'ordenació urbanística municipal de Tarragona en un punt molt important per a la connectivitat.

Per tant, en el marc del seguiment, i amb la finalitat d'assegurar la preservació dels valors ambientals que puguin afectar-se, les actuacions de millora de la xarxa actual que es planifiquin o programin amb relació al Pla zonal, hauran de formar part dels informes que la Diputació de Tarragona trametrà a l'òrgan ambiental anualment.

— Mobilitat sostenible.

Com s'ha dit anteriorment, el Pla zonal ha de contribuir a la transformació de la mobilitat actual, basada en el vehicle privat, cap a una mobilitat sostenible que prioritzi l'ús del transport públic i col·lectiu, la convivència entre modes de transport motoritzats i no motoritzats (vianants i bicis), i a més desincentivi l'ús del vehicle privat. Per tant, a més de la incorporació de les mesures considerades en apartats anteriors, cal que el Pla incorpori objectius ambientals clars en aquest sentit, com els que segueixen:

- Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritat als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes (cal assegurar l'accés en no motoritzats als principals nuclis generadors o atractors de mobilitat).
- Contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible.

Per tot això, la planificació de les actuacions que es derivin del Pla zonal inclourà un estudi específic cas a cas, que consideri la multifuncionalitat de les carreteres que, atès el seu caràcter local, no són únicament utilitzades per vehicles motoritzats sinó que són transitades freqüentment per vianants, ciclistes, maquinària agrícola i altres vehicles lents. A més, suposen la via d'entrada a espais naturals de gaudi de l'entorn. Aquestes vies requereixen de mesures de gestió del trànsit, ja que solen presentar elements singulars a les àrees laterals com miradors, àrees d'aturada, etc.

Conseqüentment, cal identificar aquells trams o carreteres que tenen aquestes funcions i establir mesures adients com la configuració de vies ciclables o mesures de gestió de la velocitat, que també permetran reduir el risc d'accidentabilitat, el consum energètic i les emissions.

— Seguiment.

Tot i que el DAE determina que el promotor del Pla elaborarà un informe de seguiment del Pla de Vigilància Ambiental amb una periodicitat de 4 anys, d'acord amb l'exigència ambiental que requereix la implementació de les actuacions previstes i/o derivades del Pla, cal que l'informe de seguiment es trameti anualment.

En el marc del seguiment es mantindrà al corrent de la planificació quadriennal a l'òrgan ambiental de totes les actuacions en la xarxa (de millora del ferm, senyalització i sega-poda, de condicionament de carreteres de nova incorporació i de millora de la xarxa actual) siguin previstes pel Pla zonal o se'n derivin.

A més del que estableix el DAE, l'informe de seguiment haurà d'avaluar les actuacions desenvolupades i el seu efecte sobre el medi, indicant també els impactes ambientals que s'havien previst en el moment de la redacció del projecte corresponent i/o en la seva execució, i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries adoptades.

Finalment, es proposa afegir els indicadors de seguiment següents: densitat de territori ocupat (Km<sup>2</sup>), territori ocupat (%), repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes, itineraris adaptats per a bicicleta/vianant (km) (no només segurs) i passatgers km per modes de transport motoritzat.



Doc. original signat per:  
Ferran Miralles Sabadell  
16/01/2021

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9

Data creació còpia:  
18/01/2021 14:26:00

Data caducitat còpia:  
18/01/2024 00:00:00

Pàgina 5 de 10



Doc. original signat per:  
Ferran Miralles Sabadell  
16/01/2021

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9

Data creació còpia:  
18/01/2021 14:26:00

Data caducitat còpia:  
18/01/2024 00:00:00

Pàgina 6 de 10

Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Direcció General de Polítiques  
Ambientals i Medi Natural**

Fonaments de dret

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, modificada per la Llei 9/2018, de 5 de desembre, estableix les bases que han de regir l'avaluació ambiental dels plans, programes i projectes que puguin tenir efectes en el medi ambient.

La disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, estableix que, mentre no es dugui a terme l'adaptació de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, a la normativa bàsica continguda a la Llei de l'Estat 21/2013, de 9 de desembre, seran d'aplicació les prescripcions de la Llei 6/2009 que no contradiguin la dita normativa bàsica, d'acord amb les regles contingudes en la mateixa disposició.

L'apartat 6.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, estableix l'àmbit d'aplicació de l'avaluació ambiental estratègica simplificada.

Els articles 29 i següents de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, regulen el procediment d'avaluació ambiental estratègica simplificada per emetre l'informe ambiental estratègic.

L'article 31.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, estableix que l'òrgan ambiental ha de resoldre, mitjançant l'emissió de l'informe ambiental estratègic, sobre si el Pla s'ha de sotmetre a una avaluació ambiental estratègica ordinària, tenint en compte el resultat de les consultes efectuades i de conformitat amb els criteris que estableix l'annex V.

L'article 103 del Decret 277/2016, de 2 d'agost, de reestructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat, estableix que correspon a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural exercir les competències que corresponen al Departament com a òrgan ambiental en matèria d'avaluació ambiental de plans i programes.

D'acord amb els fets i els fonaments de dret exposats anteriorment,

Resolc:

—1 Emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica ordinària, atès que no té efectes significatius sobre el medi ambient.

—2 Establir que el Pla ha d'incorporar les consideracions ambientals addicionals següents:

a) Es desaconsella la incorporació al grup 1a i, per tant, que esdevinguin carreteres, els següents camins:

- T-3321 de Mont-roig del Camp a Cambrils
- T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana
- T-4233 Bonastre a Albinyana

b) Les fitxes dels camins (Document 4. del Pla Zonal) hauran d'integrar la informació ambiental, segons escaigui, en relació amb: Pla d'espais d'interès natural (PEIN), espais naturals de protecció especial (ENPE), xarxa Natura 2000, hàbitats d'interès comunitari, àrees d'interès

C. Provença, 204-208  
08036 Barcelona  
Tel. 93 495 80 00  
https://territori.gencat.cat

7

Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Direcció General de Polítiques  
Ambientals i Medi Natural**

faunístic i florístic, Inventari d'espais d'interès geològic de Catalunya, Inventari de boscos singulars de Catalunya, Inventari de zones humides de Catalunya, plans de conservació d'espècies i àmbits protegits pel planejament territorial.

c) En els camins del grup 1a, en general caldrà evitar que s'incrementi el trànsit del vehicle privat i promoure un model de mobilitat sostenible basada en el transport públic i col·lectiu i els modes de transport no motoritzats. Així, les actuacions previstes, a més de millorar el ferm quan sigui necessari per seguretat, hauran d'incloure mesures estructurals i de gestió que obliguin a reduir velocitats (elements reductors de la velocitat, senyalització, etc.) i que permetin la convivència amb modes no motoritzats.

d) El condicionament d'ajust als nous criteris de disseny del Pla del camí T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines s'haurà de sotmetre al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada d'acord amb l'article 7.2.b de la de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

e) Els condicionaments d'ajust als nous criteris de disseny del Pla de qualsevol camí hauran d'obtenir l'informe de l'òrgan ambiental. Concretament, els condicionaments dels camins T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders i T-4347 de Santa Oliva a Bellvei, hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona. Així mateix, els de la T-2036 de Camarles a l'Aldea hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.

S'aportarà la documentació següent:

- Els valors naturals que travessa: espais naturals protegits, hàbitats d'interès comunitari, espècies de fauna i flora d'interès, zones humides, espais d'interès geològic i connectors ecològics.
- Possibles efectes ambientals tenint en compte les adequacions que seran necessàries i les conseqüències esperades per l'augment de velocitat i de la IMD, com la pèrdua d'hàbitats d'interès, l'afectació a espècies amenaçades, l'augment del risc d'atropellament, l'afectació a la connectivitat ecològica, etc.
- Les mesures preventives, correctores o compensatòries destinades, entre d'altres, a garantir la conservació de la connectivitat ecològica i permeabilitzar els connectors ecològics interferits, reduir el risc d'atropellament de fauna, i mesures d'integració paisatgística en els espais d'interès.



f) El Pla zonal definirà els criteris ambientals de partida que es tindran en compte a l'hora de donar suport o prioritar als ajuntaments per al manteniment o la reparació de camins municipals dels grups 1b i 2. Es proposen, entre d'altres, els següents:



- No es permetrà asfaltar i/o encimentar camins excepte quan sigui imprescindible per trobar-se en zones de forts pendents.
- Quan el cas ho requereixi, es demanaran intervencions inverses que permetin desafectar o desimpactar camins amb actuacions poc sostenibles per permetre'n la seva reconversió a camí agrícola o paisatgístic.
- Els camins han de disposar de senyalització adequada i, quan escaigui, també senyalització ambiental.

g) D'acord amb l'informe de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre, caldrà incloure com a vial del grup 2 el camí d'accés a la Franqueta, al terme municipal d'Horta de Sant Joan.

C. Provença, 204-208  
08036 Barcelona  
Tel. 93 495 80 00  
https://territori.gencat.cat

8

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
|  | Doc. original signat per:<br>Ferran Miralles Sabadell<br>16/01/2021 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web <a href="https://territori.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> | Data creació còpia:<br>18/01/2021 14:26:00   |
|   |   | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica  | Data caducitat còpia:<br>18/01/2024 00:00:00 |
|   |   | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  | Pàgina 7 de 10                               |
|   |   | <br>00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9   |  |

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
|  | Doc. original signat per:<br>Ferran Miralles Sabadell<br>16/01/2021 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web <a href="https://territori.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> | Data creació còpia:<br>18/01/2021 14:26:00   |
|   |   | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica  | Data caducitat còpia:<br>18/01/2024 00:00:00 |
|   |   | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  | Pàgina 8 de 10                               |
|   |   | <br>00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9  |  |

Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Direcció General de Polítiques  
Ambientals i Medi Natural**

h) Les actuacions en camins o carreteres inclosos en xarxa Natura 2000 han de ser informades per l'òrgan gestor de l'espai, d'acord amb l'article 7.2 b de la Llei 21/2013, que determina que qualsevol projecte, encara que no estigui inclòs ni a l'annex I ni a l'annex II de la Llei, però que pugui afectar de manera apreciable, directament o indirectament, espais protegits de la xarxa Natura 2000, pot ser objecte del tràmit d'avaluació ambiental simplificada. A més, quan es facin actuacions en carreteres que afecten xarxa Natura 2000 caldrà valorar si és convenient donar a la carretera sobre la que s'actua caràcter de carretera paisatgística.

i) Cal que el Pla incorpori els objectius de mobilitat sostenible següents:

- Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritat als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes (cal assegurar l'accés en no motoritzats als principals nuclis generadors o atractors de mobilitat).
- Contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible.

j) La planificació de les actuacions que es derivin del Pla zonal inclourà un estudi específic, cas a cas, que consideri la multifuncionalitat dels camins i carreteres de l'àmbit del Pla, el risc d'atropellament de fauna (no només ungulats) i l'afectació de la connectivitat, i establirà les mesures que corresponguin.

k) La Diputació de Tarragona realitzarà un informe de seguiment del pla de vigilància ambiental anualment que inclourà (a més del que estableix el DAE):

- El desenvolupament de la planificació quadriennal de totes les actuacions en la xarxa local (millora del ferm, senyalització i sega-poda, condicionament de carreteres de nova incorporació, millora de la xarxa actual...).
- L'avaluació de les actuacions fetes i el seu efecte sobre el medi, indicant també els impactes ambientals que s'havien previst en el moment de l'elaboració del projecte corresponent i/o en la seva execució, i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries adoptades.

l) El Pla zonal afegirà els indicadors de seguiment següents: densitat de territori ocupat (Km<sup>2</sup>), territori ocupat (%), repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes, itineraris adaptats (no només segurs) per a bicicleta/vianant (km), i passatgers km per modes de transport motoritzat.

m) Es tindran en consideració les aportacions i requeriments dels informes rebuts per part de les administracions públiques i l'entitat de públic interessat relacionats en l'apartat 4 de l'informe proposat emès pel Servei de Plans i Programes de la Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental, de 15 de gener de 2021.

—3 Notificar aquesta Resolució a la Diputació de Tarragona i publicar-la al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* i al web del Departament de Territori i Sostenibilitat.

Contra aquesta Resolució no es pot interposar cap recurs, sens perjudici dels que siguin procedents en via judicial contra la disposició de caràcter general que hagi aprovat el Pla, o bé sens perjudici dels que siguin procedents en via administrativa contra l'acte d'aprovació del Pla, de conformitat amb l'article 31 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.



Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Direcció General de Polítiques  
Ambientals i Medi Natural**



D'acord amb l'esmentat article 31 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, l'informe ambiental estratègic perd la vigència i deixa de produir els efectes que li són propis si, una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, no s'ha aprovat el Pla en el termini màxim de quatre anys des que es publiqui.

Barcelona,

Ferran Miralles i Sabadell  
Director general de Polítiques Ambientals i Medi Natural

Signat electrònicament

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Doc. original signat per:<br>Ferran Miralles Sabadell<br>16/01/2021 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> | Data creació còpia:<br>18/01/2021 14:26:00   |
|   |   | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica   | Data caducitat còpia:<br>18/01/2024 00:00:00 |
|   |   | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ   | Pàgina 9 de 10                               |
|   |   |   |  |
|   |   | 00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9  |  |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Doc. original signat per:<br>Ferran Miralles Sabadell<br>16/01/2021 | Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web <a href="http://csv.gencat.cat">csv.gencat.cat</a> | Data creació còpia:<br>18/01/2021 14:26:00   |
|   |   | Original electrònic / Còpia electrònica autèntica   | Data caducitat còpia:<br>18/01/2024 00:00:00 |
|   |   | CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ   | Pàgina 10 de 10                              |
|   |   |    |  |
|   |   | 00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9  |  |





En data 5 de febrer de 2021 es va publicar al DOGC la Resolució TES/225/2021, de 16 de gener (s'adjunta a l'annex 1), per la qual s'emet l'informe ambiental estratègic del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 (exp. OAA20200052), i resol:

1. Emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica ordinària, atès que no té efectes significatius sobre el medi ambient.
2. Establir que el Pla ha d'incorporar una sèrie de consideracions ambientals addicionals

A continuació es detallen aquestes consideracions ambientals addicionals i com s'han resolt:

- a) *Es desaconsella la incorporació al grup 1a i, per tant, que esdevinguin carreteres els següents camins:*
- T-3321 de Mont-roig del Camp a Cambrils
  - T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana
  - T-4233 de Bonastre a Albinyana

El camí T-3124 de Mont-roig del Camp a Cambrils (indicat erròniament com a camí T-3321) es re-classifica al Grup 1b de camins. No es pot considerar que compleixi el criteri a) del Reglament perquè tot i que el camí comunica Mont-roig del Camp amb Cambrils, ja hi ha carreteres que comuniquen directament Mont-roig del Camp amb Cambrils i tampoc compleix el criteri f) del Reglament perquè només escurça un 7% l'itinerari per carretera.

El camí T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana es re-classifica com a grup 1b. Tot el camí passa pel mateix terme municipal i per tant no compleix estrictament els criteris per ser incorporat com a carretera.

El camí T-4233 de Bonastre a Albinyana es classifica al grup 1a, per tant es manté la proposta d'incorporar-lo a la xarxa local de carreteres. Aquest camí escurça a 5,5 km. els 21,5 km. que hi ha per carretera entre Bonastre i Albinyana, compleix amb els criteris a), f) i g) del Reglament i per tant s'ha de poder incorporar a la xarxa local de carreteres. No s'espera que es produeixi un increment significatiu del trànsit rodat perquè es considera que com és un itinerari molt més curt que l'alternativa per carretera, tots els possibles usuaris ja hi estan passant. S'hi faran actuacions per millorar la seguretat d'aquests usuaris que hi circulen i que garanteixin velocitats de circulació reduïdes, tal com s'especifica a la fitxa del camí.

b) *Les fitxes dels camins (Document 4. del Pla Zonal) hauran d'integrar la informació ambiental, segons escaigui, en relació amb: Pla d'espais d'interès natural (PEIN), espais naturals de protecció especial (ENPE), xarxa Natura 2000, hàbitats d'interès comunitari, àrees d'interès faunístic i florístic, Inventari d'espais d'interès geològic de Catalunya, Inventari de boscos singulars de Catalunya, Inventari de zones humides de Catalunya, plans de conservació d'espècies i àmbits protegits pel planejament territorial.*

S'ha incorporat la informació ambiental sol·licitada al totes les fitxes dels camins del Pla Zonal.

c) *En els camins del grup 1a, en general caldrà evitar que s'incrementi el trànsit del vehicle privat i promoure un model de mobilitat sostenible basada en el transport públic i col·lectiu i els modes de transport no motoritzats. Així, les actuacions previstes, a més de millorar el ferm quan sigui necessari per seguretat, hauran d'incloure mesures estructurals i de gestió que obliguin a reduir velocitats (elements reductors de la velocitat, senyalització, etc.) i que permetin la convivència amb modes no motoritzats.*

La Diputació de Tarragona no té competències en transport públic i col·lectiu. Com a organisme gestor de les carreteres de la seva titularitat, vetlla per facilitar l'accessibilitat a les parades de transport públic a totes les carreteres de la xarxa local i per la convivència segura de tots els usuaris de les carreteres. D'altra banda, un dels objectius de la Diputació de Tarragona és reduir la velocitat de circulació dels vehicles per millorar la seguretat dels usuaris, i es té present tant en la redacció de projectes de condicionament de carreteres com en la gestió de la conservació i explotació de la xarxa local de carreteres. També es prenen les mesures que permet aplicar la normativa vigent en matèria de carreteres per garantir la circulació a velocitats reduïdes als trams on hi ha convivència amb modes no motoritzats. S'ha modificat l'apartat 2.3. de la memòria on es detallen els criteris de disseny que s'estan aplicant en trams amb circulació intensa de ciclistes esportius i en trams potencialment utilitzables per usuaris que es desplacen a peu o en bicicleta.

d) *El condicionament d'ajust als nous criteris de disseny del Pla del camí T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines s'haurà de sotmetre al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada d'acord amb l'article 7.2.b de la de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.*

La tramitació dels projectes constructius segueixen la legislació ambiental vigent. En el cas del camí T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines es sotmetrà al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada.

e) Els condicionaments d'ajust als nous criteris de disseny del Pla de qualsevol camí hauran d'obtenir l'informe de l'òrgan ambiental. Concretament, els condicionaments dels camins T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders i T-4347 de Santa Oliva a Bellvei, hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona. Així mateix, els de la T-2036 de Camarles a l'Aldea hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.

S'aportarà la documentació següent:

- Els valors naturals que travessa: espais naturals protegits, hàbitats d'interès comunitari, espècies de fauna i flora d'interès, zones humides, espais d'interès geològic i connectors ecològics.
- Possibles efectes ambientals tenint en compte les adequacions que seran necessàries i les conseqüències esperades per l'augment de velocitat i de la IMD, com la pèrdua d'hàbitats d'interès, l'afectació a espècies amenaçades, l'augment del risc d'atropellament, l'afectació a la connectivitat ecològica, etc.
- Les mesures preventives, correctores o compensatòries destinades, entre d'altres, a garantir la conservació de la connectivitat ecològica i permeabilitzar els connectors ecològics interferits, reduir el risc d'atropellament de fauna, i mesures d'integració paisatgística en els espais d'interès.

La tramitació dels projectes constructius segueixen la legislació ambiental vigent. En el cas que es facin projectes de condicionament dels camins T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders i T-4347 de Santa Oliva a Bellvei, s'elaborarà la documentació sol·licitada i es trametrà a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona. En el cas que es faci projecte de condicionament del camí T-2036 de Camarles a l'Aldea, s'elaborarà la documentació sol·licitada i es trametrà a l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.

f) El Pla zonal definirà els criteris ambientals de partida que es tindran en compte a l'hora de donar suport o prioritat als ajuntaments per al manteniment o la reparació de camins municipals dels grups 1b i 2. Es proposen, entre d'altres, els següents:

- No es permetrà asfaltar i/o encimentar camins excepte quan sigui imprescindible per trobar-se en zones de forts pendents.
- Quan el cas ho requereixi, es demanaran intervencions inverses que permetin desafectar o desimpactar camins amb actuacions poc sostenibles per permetre'n la seva reconversió a camí agrícola o paisatgístic.
- Els camins han de disposar de senyalització adequada i, quan escaigui, també senyalització ambiental.

La competència en la gestió dels camins és dels ajuntaments. Cap de les assistències que la Diputació de Tarragona presta o té previst prestar als ajuntaments en el manteniment de camins municipals inclou pavimentar camins que no estiguin pavimentats. Actualment hi ha creada l'Assistència per a al reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats que inclou tasques de reparació de paviments amb regs asfàltics, sega, podes puntuals i senyalització horitzontal, la qual poden sol·licitar els ajuntaments per qualsevol camí municipal pavimentat. El Pla Zonal preveu habilitar els mecanismes necessaris per donar suport als ajuntaments en el manteniment del ferm, la millora de la senyalització i la sega i poda en els marges dels camins dels grup 1b (que estan tots pavimentats), en cap cas es preveu donar suport en la pavimentació de camins no pavimentats. Tal com es detalla a l'apartat 4 de la memòria, s'ha inclòs donar suport també en la retirada de paviment de camins per reconvertir-los en camins agrícoles o paisatgístics i que el suport en millora de la senyalització inclogui també la senyalització ambiental si s'escau.

g) D'acord amb l'informe de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre, caldrà incloure com a vial del grup 2 el camí d'accés a la Franqueta, al terme municipal d'Horta de Sant Joan.

S'ha inclòs el camí d'accés a la Franqueta com a camí del Grup 2.

h) Les actuacions en camins o carreteres inclosos en xarxa Natura 2000 han de ser informades per l'òrgan gestor de l'espai, d'acord amb l'article 7.2 b de la Llei 21/2013, que determina que qualsevol projecte, encara que no estigui inclòs ni a l'annex I ni a l'annex II de la Llei, però que pugui afectar de manera apreciable, directament o indirectament, espais protegits de la xarxa Natura 2000, pot ser objecte del tràmit d'avaluació ambiental simplificada. A més, quan es facin actuacions en carreteres que afecten xarxa Natura 2000 caldrà valorar si és convenient donar a la carretera sobre la que s'actua caràcter de carretera paisatgística.

Tots els projectes de carreteres de la xarxa local segueixen la tramitació ambiental que determina la llei. En el cas de projectes de carreteres que passen per la xarxa Natura 2000 es demana informe a l'òrgan ambiental gestor competent per tal de seguir les instruccions i el procediment que considerin oportú.

i) Cal que el Pla incorpori els objectius de mobilitat sostenible següents:

- Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritat als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes (cal assegurar l'accés en no motoritzats als principals nuclis generadors o atractors de mobilitat).
- Contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible.

La Diputació de Tarragona com a òrgan gestor de la xarxa local de carreteres vetlla per la convivència segura de tots els usuaris de la xarxa local. En aquest sentit dona continuïtat a les xarxes per a vianants i bicicletes i millora l'accessibilitat a les parades de transport públic per contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal en l'àmbit de les seves competències.

Concretament, la metodologia de prioritització d'actuacions que proposa el Pla Zonal, té un indicador d'Impacte sobre usuaris vulnerables per identificar i prioritzar les actuacions en aquells trams de la xarxa local amb més confluència d'usuaris vulnerables. Té per objectiu reduir l'impacte social i ambiental de les carreteres a l'entorn que travessen, i més en particular millorar la qualitat de vida de les persones que viuen i treballen prop de la carretera, reduint conflictes amb els usos confrontants i garantint la convivència segura de tots els usuaris. S'ha modificat l'apartat 2.3. de la memòria on es detallen els criteris de disseny que s'estan aplicant en trams amb circulació intensa de ciclistes esportius i en trams transitats o potencialment utilitzables per usuaris que es desplacen a peu o en bicicleta.

*j) La planificació de les actuacions que es derivin del Pla zonal inclourà un estudi específic, cas a cas, que consideri la multifuncionalitat dels camins i carreteres de l'àmbit del Pla, el risc d'atropellament de fauna (no només ungulats) i l'afectació de la connectivitat, i establirà les mesures que corresponguin.*

La tramitació dels projectes constructius segueixen la legislació ambiental vigent. Tots els projectes que es derivin del Pla Zonal tindran present aquests aspectes quan es redactin.

*k) La Diputació de Tarragona realitzarà un informe de seguiment del pla de vigilància ambiental anualment que inclourà (a més del que estableix el DAE):*

- El desenvolupament de la planificació quadriennal de totes les actuacions en la xarxa local (millora del ferm, senyalització i sega-poda, condicionament de carreteres de nova incorporació, millora de la xarxa actual...).*
- L'avaluació de les actuacions fetes i el seu efecte sobre el medi, indicant també els impactes ambientals que s'havien previst en el moment de l'elaboració del projecte corresponent i/o en la seva execució, i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries adoptades.*

L'informe de seguiment del pla de vigilància ambiental inclourà el desenvolupament de la planificació quadriennal de totes les actuacions en la xarxa local i d'aquelles actuacions que hagin passat un tràmit ambiental, l'avaluació de les actuacions fetes i el seu efecte sobre el medi, els impactes ambientals previstos i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries.

*l) El Pla zonal afegirà els indicadors de seguiment següents: densitat de territori ocupat (Km2), territori ocupat (%), repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes, itineraris adaptats (no només segurs) per a bicicleta/vianant (km), i passatgers km per modes de transport motoritzat.*

S'inclouran els indicadors de seguiment: densitat de territori ocupat (Km2), territori ocupat (%) i itineraris adaptats (no només segurs) per a bicicleta/vianant (km).

La Diputació de Tarragona no té competències en matèria de mobilitat i no disposa de dades per incloure els següents indicadors: repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes i passatgers km per modes de transport motoritzat. En la mesura de que sigui possible aconseguir-les, s'aniran incorporant en el conjunt d'indicadors de seguiment.

*m) Es tindran en consideració les aportacions i requeriments dels informes rebuts per part de les administracions públiques i l'entitat de públic interessat relacionats en l'apartat 4 de l'informe proposta emès pel Servei de Plans i Programes de la Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental, de 15 de gener de 2021.*

Es tindran en consideració. També es tindrà en consideració les aportacions de l'informe tramès amb data 4 de febrer de 2021 pel Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Agència de Residus de Catalunya.



## LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

| Codi actual | Denominació actual   | Longitud actual (km) | Codi nou | Denominació nova                                 | Longitud nova (km) |
|-------------|--|----------------------|----------|--|--------------------|
| N-230b      | De la C-43 a la T-333  | 8,320                | T-1134   | Carretera de Pinell de Brai Sud                  | 8,320              |
| N-230c      | De la C-43 al límit comarca de la Ribera d'Ebre              | 6,523                | T-1133   | Carretera de Pinell de Brai Nord                 | 6,523              |
| T-201       | De Santa Coloma de Queralt a Esblada                         | 16,809               | T-4377   | Carretera Santa Coloma de Queralt - Esblada      | 16,809             |
| T-202       | D'Altafulla a la Riera de Gaià                               | 2,663                | T-4217   | Carretera de la Riera de Gaià                    | 2,663              |
| T-203       | De la TP-2031 a la Riera de Gaià pel Catllar                 | 7,890                | T-4284   | Carretera la Riera de Gaià - el Catllar          | 8,990              |
| T-210       | De la N-340 a la Pobla de Montornés                          | 2,334                | T-4218   | Carretera de la Pobla de Montornés               | 2,334              |
| T-211       | De la Pobla de Montornés a la Nou de Gaià                    | 4,274                | T-4223   | Carretera la Pobla de Montornés - la Nou de Gaià | 4,274              |
| T-222       | De Passanant a la T-233                                      | 9,635                | T-4371   | Carretera Forès - Passanant                      | 9,635              |
| T-223       | De Vallmoll a la Secuita                                     | 6,015                | T-4245   | Carretera Vallmoll - la Secuita                  | 6,015              |
| T-231       | De la TP-2311a Barberà de la Conca                           | 2,840                | T-4326   | Carretera de Barberà de la Conca                 | 6,195              |
| T-242       | De la C-241d a Barberà de la Conca                           | 3,355                |          |  |                    |
| T-234       | Del límit província de Lleida a Passanant                    | 2,433                | T-4353   | Carretera Passanant - Ciutadilla                 | 2,433              |
| T-244       | Del Pla de Manlleu a Ranxos de Bonany                        | 8,238                | T-4358   | Carretera Pla de Manlleu - Ranxos de Bonany      | 8,238              |
| T-301a      | Antiga carretera de Tortosa a Benifallet                     | 0,375                | T-2110   | Antiga carretera de Tortosa a Benifallet         | 0,375              |
| T-301       | De Tortosa a Benifallet                                      | 23,890               | T-2111   | Carretera Tortosa - Benifallet                   | 24,505             |
| T-302       | De Benifallet a la C-12                                      | 0,615                |          |  |                    |
| T-310       | De la T-318 a Pratedip                                       | 5,105                | T-3121   | Carretera Est de Pratedip                        | 5,105              |
| T-311       | De Pratedip a la C-44  | 12,545               | T-3122   | Carretera Oest de Pratedip                       | 12,545             |
| T-312       | De la T-310 a Montbrió del Camp                              | 0,600                | T-3243   | Carretera Montbrió del Camp - Coll de la Teixeta | 16,421             |
| T-313       | De Montbrió del Camp a la N-420                              | 15,821               |          |  |                    |
| T-314       | Del Parc Samà a Reus   | 7,175                | T-3131   | Carretera Parc Samà - Reus                       | 7,175              |
| T-319       | Accessos a Port Aventura (accés sud)                         | 1,833                | T-4121   | Accés a Port Aventura Sud                        | 1,833              |
| T-319       | Accessos a Port Aventura (accés nord)                        | 1,875                | T-4122   | Accés a Port Aventura Nord                       | 1,875              |
| T-320       | De Montbrió del Camp a l'estació de Botarell                 | 2,890                | T-3143   | Carretera Montbrió del Camp - Botarell           | 2,890              |
| T-310z      | Antiga T-310   | 0,170                | T-3142   | Carretera de Vilanova d'Escornalbou              | 2,980              |
| T-321       | De la T-310z a Vilanova d'Escornalbou                        | 2,810                |          |  |                    |
| T-324       | Del límit comarca de la Terra Alta a Móra d'Ebre per Miravet | 13,548               | T-3123   | Carretera Miravet - Móra d'Ebre                  | 13,548             |
| T-341       | De Tortosa a Roquetes  | 0,865                | T-2141   | Carretera Tortosa - Roquetes                     | 0,865              |
| T-342       | De Roquetes als Reguers                                      | 6,490                | T-1047   | Carretera Roquetes - els Reguers                 | 6,490              |
| T-343       | De Duesaigües a l'Argentera                                  | 2,550                | T-3127   | Carretera Duesaigües - l'Argentera               | 2,550              |
| T-361       | De Prat de Comte a l'antiga estació de ferrocarril           | 4,245                | T-1137   | Carretera Prat de Comte - Via Verda              | 4,245              |
| T-700       | Del Monestir de Poblet a la TV-7005                          | 15,180               | T-3298   | Carretera Poblet - Prades                        | 15,180             |
| T-702       | De La Bisbal de Falset a la Palma d'Ebre                     | 9,155                | T-2226   | Carretera la Bisbal de Falset - la Palma d'Ebre  | 9,155              |
| T-703       | De la C-233 a la Palma d'Ebre                                | 10,117               | T-2225   | Carretera de la Palma d'Ebre                     | 10,117             |
| T-704       | De la N-420 a la TV-7041                                     | 33,570               | T-3212   | Carretera de la Mussara                          | 33,570             |
| T-711       | De Gratallops a Torroja del Priorat                          | 5,665                | T-2232   | Carretera Gratallops - Torroja del Priorat       | 5,665              |
| T-712       | De Gratallops al Lloar                                       | 3,962                | T-2223   | Carretera Gratallops - el Lloar                  | 3,962              |
| T-721       | De la C-422 a la Pobla de Mafumet                            | 3,500                | T-4212   | Carretera Constantí - la Pobla de Mafumet        | 3,500              |
| T-722       | De La Pobla de Mafumet a la C-37                             | 9,550                | T-4271   | Carretera del Rourell                            | 9,550              |
| T-723       | De Batea al límit de la província de Saragossa               | 7,575                | T-1242   | Carretera Batea - Nonasp                         | 7,575              |
| T-730       | De la T-714 al Molar   | 13,570               | T-2212   | Carretera de la Figuera                          | 13,570             |
| T-731       | De Garcia al Molar   | 6,695                | T-2234   | Carretera Garcia - el Molar                      | 6,695              |
| T-732       | Del Molar al Lloar   | 6,348                | T-2233   | Carretera el Molar - el Lloar                    | 6,348              |
| T-733       | D'Ascó a la Fatarella  | 10,480               | T-1221   | Carretera Ascó - la Fatarella                    | 10,480             |
| T-734       | De la N-420 al Molar   | 9,812                | T-2243   | Carretera el Masroig - el Molar                  | 9,812              |

## LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

| Codi actual | Denominació actual                                   | Longitud actual (km) | Codi nou | Denominació nova                                      | Longitud nova (km) |
|-------------|--|----------------------|----------|---|--------------------|
| T-740       | De Falset a Porrera                                  | 9,215                | T-3237   | Carretera Falset - Porrera                            | 9,215              |
| T-750       | De la N-240 a la Pobla de Mafumet                    | 2,970                | T-4224   | Branc a la Pobla de Mafumet                           | 2,970              |
| T-751       | De La Masó a Vallmoll                                | 3,460                | T-4227   | Carretera la Masó - Vallmoll                          | 3,460              |
| TP-3311a    | De la T-1025 a la TP-3311                            | 0,600                | T-1023   | Carretera Santa Bàrbara - Mas de Barberans            | 12,595             |
| T-1025      | De Santa Bàrbara a Mas de Barberans                  | 11,995               |          |   |                    |
| T-1040      | De la Sénia a la CV-105 (límit provincial)           | 0,959                | T-1040   | De la Sénia a la CV-105 (límit provincial)            | 0,959              |
| T-1050      | De la Sénia a la CV-100 (límit provincial)           | 0,478                | T-1050   | De la Sénia a la CV-100 (límit provincial)            | 0,478              |
| T-1110      | De la T-330 al límit de província                    | 3,412                | T-1110   | De la T-330 al límit de província                     | 3,412              |
| T-2237      | De Vinebre a la Palma d'Ebre                         | 16,075               | T-2238   | Carretera Vinebre - la Palma d'Ebre                   | 16,075             |
| T-3136      | De Botarell a la N-420                               | 4,110                | T-3133   | Carretera Botarell - les Borges del Camp              | 4,110              |
| T-3225      | De Cornudella de Montsant a Siurana                  | 7,380                | T-3244   | Carretera de Siurana                                  | 7,380              |
| T-3231      | D'Almóster a la Selva del Camp                       | 3,090                | T-3231   | Carretera Almóster - la Selva del Camp                | 3,090              |
| T-4281      | De la TP-2031 al centre penitenciari Mas d'Enric     | 1,770                | T-4281   | De la TP-2031 al centre penitenciari Mas d'Enric      | 1,770              |
| T-7224      | Circumvallació de Vilallonga del Camp                | 0,540                | T-4298   | Ronda de Vilallonga del Camp                          | 0,540              |
| TP-2031     | De Tarragona a la C-51                               | 21,335               | T-4236   | Carretera Tarragona - Bràfim                          | 21,335             |
| TP-2036     | De Puigpelat a Alió                                  | 1,600                | T-4215   | Carretera Puigpelat - Alió                            | 1,600              |
| TP-2039     | Del Catllar a la N-340                               | 6,085                | T-4216   | Carretera del Catllar                                 | 4,985              |
| TP-2044     | Del Vendrell a Sant Vicenç de Calders                | 2,020                | T-4231   | Carretera el Vendrell - Sant Vicenç de Calders        | 2,020              |
| TP-2045     | De Masllorenç a la C-51                              | 1,225                | T-4278   | Carretera de Masllorenç                               | 1,225              |
| TP-2235     | Dels Pallaresos a Sant Salvador                      | 2,190                | T-4296   | Carretera els Pallaresos - Sant Salvador              | 2,190              |
| TP-2442     | De Sant Jaume dels Domenys al Pla de Manlleu         | 12,545               | T-4357   | Carretera Sant Jaume dels Domenys - el Pla de Manlleu | 12,545             |
| TP-3211     | De Riudecanyes al Castell d'Escornalbou              | 4,350                | T-3126   | Accés al Castell d'Escornalbou                        | 4,350              |
| TP-7049     | De Reus a Castellvell del Camp                       | 1,885                | T-3214   | Carretera Reus - Castellvell del Camp                 | 1,885              |
| TP-7101     | De Falset a Bellmunt del Priorat                     | 4,683                | T-2244   | Carretera Falset - Bellmunt del Priorat               | 4,683              |
| TP-7101b    | Accés al Museu Mines de Bellmunt del Priorat         | 0,740                | T-2221   | Ronda de Bellmunt del Priorat                         | 0,740              |
| TP-7225     | De Reus al Morell                                    | 8,240                | T-4222   | Carretera Reus - Morell                               | 8,240              |
| TP-7401     | De Porrera a la N-420                                | 5,445                | T-3242   | Carretera Porrera - Coll de la Teixeta                | 5,445              |
| TP-7402     | De Porrera a la Venta del Pubill                     | 8,861                | T-3297   | Carretera Porrera - la Venta del Pubill               | 8,861              |
| TP-7403     | De Porrera a Torroja del Priorat                     | 7,451                | T-3241   | Carretera Porrera - Torroja del Priorat               | 7,451              |
| TP-2311     | Accés al Pla de Santa Maria                          | 0,385                | T-4325   | Accés a Figuerola del Camp                            | 2,394              |
| TV-2001     | De Figuerola del Camp al Pla de Santa Maria          | 2,009                |          |   |                    |
| TV-2005     | De l'Albà a la TP-2002                               | 5,960                | T-4324   | Carretera Aiguamúrcia - l'Albà                        | 5,960              |
| TV-2006     | D'Aiguamúrcia a Santes Creus                         | 2,140                | T-4316   | Carretera Aiguamúrcia - Santes Creus                  | 2,140              |
| TV-2011     | De Pontils al límit de la província                  | 7,018                | T-4338   | Carretera Pontils - Valldeperes                       | 7,018              |
| TV-2012     | Ramal a Sant Magí de Brufaganya                      | 2,445                | T-4361   | Accés a Sant Magí de Brufaganya                       | 2,445              |
| TV-2013     | Ramal a Viladepedius                                 | 0,940                | T-4398   | Accés a Viladepedius                                  | 0,940              |
| TV-2014     | De Biure de Gaià a la C-241d                         | 1,720                | T-4329   | Accés a Biure de Gaià                                 | 1,720              |
| TV-2015     | De Vallespinosa a la C-241d                          | 7,680                | T-4315   | Accés a Vallespinosa                                  | 7,680              |
| TV-2021     | De Vespella a la Nou de Gaià                         | 4,933                | T-4277   | Accés a Vespella de Gaià                              | 4,933              |
| TV-2032     | De Vilabella a l'Argilaga                            | 4,302                | T-4237   | Branc de Vilabella                                    | 4,302              |
| TV-2033     | Ramal a Renau  | 0,585                | T-4276   | Accés a Renau   | 0,585              |
| TV-2034     | De Valls a Vilabella                                 | 7,435                | T-4247   | Carretera de Puigpelat                                | 7,435              |
| TV-2035     | De Nulles a Valls                                    | 5,310                | T-4246   | Carretera de Bellavista                               | 5,310              |
| TV-2041     | De la N-340 a la TV-2042 per Roda de Barà i Bonastre | 14,050               | T-4249   | Carretera de Bonastre                                 | 14,050             |

## LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

| Codi actual | Denominació actual  | Longitud actual (km) | Codi nou | Denominació nova                              | Longitud nova (km) |
|-------------|---|----------------------|----------|---|--------------------|
| TV-2042     | De la C-51 a la T-204 per Masarbonès i Masllorenç               | 10,665               | T-4228   | Carretera de Masarbonès                       | 10,665             |
| TV-2043     | D'Albinyana a la C-51   | 2,580                | T-4287   | Accés a Albinyana                             | 2,580              |
| TV-2048     | De la TP-2044 al Barri Baix de Sant Vicenç de Calders           | 0,727                | T-4291   | Accés al Barri Baix de Sant Vicenç de Calders | 0,727              |
| TV-2121     | Del Barri de la Carronya (Sant Jaume dels Domenys) a la T-212   | 0,900                | T-4318   | Accés a la Carronya                           | 0,900              |
| TV-2122     | Del Papiolet a Banyeres del Penedès per Sant Jaume dels Domenys | 7,630                | T-4382   | Carretera de Sant Jaume dels Domenys          | 7,630              |
| TV-2126     | De Bellvei a C-31   | 3,620                | T-4379   | Carretera Bellvei - Calafell                  | 3,620              |
| TV-2127     | Del Vendrell a Sant Salvador                                    | 3,350                | T-4219   | Carretera el Vendrell - Sant Salvador         | 3,350              |
| TV-2128     | Ramal a Santa Oliva   | 0,285                | T-4321   | Accés a Santa Oliva                           | 0,285              |
| TV-2141     | De Selmella al Pont d'Armentera                                 | 6,750                | T-4376   | Carretera de Selmella                         | 6,750              |
| TV-2142     | Del Pont d'Armentera al Barri de Les Ordes                      | 4,320                | T-4385   | Accés a les Ordes                             | 4,320              |
| TV-2212     | D'Aguiló a la C-241e  | 0,850                | T-4421   | Accés a Aguiló                                | 0,850              |
| TV-2231     | De l'Argilaga a la N-240 per la Secuita i Perafort              | 5,600                | T-4297   | Carretera l'Argilaga - Perafort               | 5,600              |
| TV-2232     | De la N-240 a la TV-2231 pels Garidells                         | 2,360                | T-4252   | Carretera dels Garidells                      | 2,360              |
| TV-2233     | De les Gunyoles a la N-240                                      | 0,340                | T-4253   | Accés a les Gunyoles                          | 0,340              |
| TV-2234     | Ramal a Vistabella  | 1,215                | T-4213   | Accés a Vistabella                            | 1,215              |
| TV-2236     | De Perafort a la TP-2031 pels Pallaresos                        | 3,580                | T-4242   | Carretera Perafort - els Pallaresos           | 3,580              |
| TV-2241     | De Rauric al límit de la província                              | 3,765                | T-4411   | Carretera Rauric - Talavera                   | 3,765              |
| TV-2242     | Ramal a Montargull  | 1,640                | T-4422   | Accés a Montargull                            | 1,640              |
| TV-2243     | De la Cirera a la T-224   | 2,280                | T-4441   | Accés a la Cirera                             | 2,280              |
| TV-2244     | De Conesa a la T-224 per Savallà del Comtat                     | 6,560                | T-4330   | Carretera de Savallà del Comtat               | 6,560              |
| TV-2245     | D'Albió a la T-224  | 1,305                | T-4424   | Accés a l'Albió                               | 1,305              |
| TV-2301     | De Conesa a les Piles   | 4,810                | T-4320   | Carretera Conesa - les Piles                  | 4,810              |
| TV-2331     | De Rocafort de Queralt a la T-233                               | 4,555                | T-4328   | Carretera de Rocafort de Queralt              | 4,555              |
| TV-2333     | De Montbrió de la Marca a la C-241d                             | 3,545                | T-4387   | Accés a Montbrió de la Marca                  | 3,545              |
| TV-2334     | De Vallverd a la C-241d   | 1,110                | T-4350   | Accés a Vallverd                              | 1,110              |
| TV-2336     | De l'Espluga de Francolí a la T-233 per Blancafort i Solivella  | 13,690               | T-3331   | Carretera l'Espluga de Francolí - Solivella   | 13,690             |
| TV-2337     | De Blancafort a la C-14   | 2,725                | T-3341   | Carretera de Blancafort                       | 2,725              |
| TV-2338     | De Blancafort al límit de la província                          | 8,090                | T-3342   | Carretera Blancafort - Omells de Na Gaià      | 8,090              |
| TV-2401     | De la Bisbal del Penedès a la C-51 per la Joncosa del Montmell  | 11,605               | T-4322   | Carretera de la Joncosa del Montmell          | 11,605             |
| TV-2401b    | Circumvallació a la Joncosa del Montmell                        | 0,790                | T-4317   | Ronda de la Joncosa del Montmell              | 0,790              |
| TV-2421     | De Montblanc a Prenafeta  | 4,895                | T-3227   | Accés a Prenafeta                             | 4,895              |
| TV-2441     | De Santes Creus a Pontons                                       | 17,943               | T-4336   | Carretera Santes Creus - Pontons              | 17,943             |
| TP-2003     | Ramal a Vila-rodona   | 0,700                | T-4383   | Carretera Vila-rodona - Aiguaviva             | 18,165             |
| TV-2443     | De Vila-rodona a Aiguaviva                                      | 17,465               |          |   |                    |
| TV-2444     | De la C-51z a Can Ferrer de la Cogullada                        | 4,810                | T-4394   | Carretera de Can Ferrer de la Cogullada       | 4,810              |
| TV-2444b    | Ramal a Mas d'en Bosch  | 0,390                | T-4335   | Accés a mas d'en Bosch                        | 0,390              |
| TV-3002     | De Capçanes a Marçà   | 3,565                | T-3136   | Carretera Capçanes - Marçà                    | 3,565              |
| TV-3021     | De Rasquera a Cardó   | 9,515                | T-2112   | Carretera de Cardó                            | 9,515              |
| TV-3023     | De Miravet a la C-12  | 1,180                | T-1144   | Carretera del Pas de Barca de Miravet         | 1,180              |
| TV-3025     | De l'estació de l'Ametlla de Mar a la N-340a                    | 5,420                | T-2143   | Carretera de l'Ametlla de Mar                 | 5,420              |
| TV-3032     | De la Serra d'Almos a la N-420 per Darmós                       | 6,030                | T-2145   | Carretera de Darmós                           | 6,030              |
| TV-3103     | De Riudoms a Vinyols i els Arcs                                 | 2,940                | T-3118   | Carretera de Riudoms - Vinyols i els Arcs     | 2,940              |
| TV-3111     | De Llaberia a la T-311  | 8,860                | T-3111   | Carretera de Llaberia                         | 8,860              |
| TV-3131     | De l'estació de Riudecanyes-Botarell a Riudecanyes              | 1,460                | T-3135   | Carretera Riudecanyes - Botarell              | 1,460              |

## LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

| Codi actual | Denominació actual                                      | Longitud actual (km) | Codi nou | Denominació nova   | Longitud nova (km) |
|-------------|---|----------------------|----------|--|--------------------|
| TV-3145     | De la T-11 a l'estació de la Canonja                    | 2,720                | T-4111   | Carretera de la Carronya                                 | 2,720              |
| TV-3146     | De Tarragona al Far de Salou                            | 5,390                | T-4131   | Carretera de la Pineda                                   | 5,390              |
| TV-3148     | De la Pineda a Vila-seca                                | 3,680                | T-4141   | Carretera del Raval de Mar                               | 3,680              |
| TV-3223     | De la Torre de Fontaubella a Pradell                    | 6,980                | T-3112   | Carretera la Torre de Fontaubella - Pradell              | 6,980              |
| T-330a      | De la T-330 a la TV-3301                                | 0,160                | T-1114   | Carretera Bot - Prat de Comte                            | 8,845              |
| TV-3301     | De Bot a Prat de Comte                                  | 8,685                |          |  |                    |
| TV-3313     | D'Ulldecona a la Galera per Godall                      | 11,952               | T-1011   | Carretera de Godall                                      | 11,952             |
| TV-3314     | De la Galera a la TV-3319 per la Miliana                | 10,037               | T-1033   | Carretera la Galera - Sant Joan del Pas                  | 10,037             |
| TV-3315     | Ramal a la Miliana                                      | 0,752                | T-1044   | Accés a la Miliana                                       | 0,752              |
| TV-3341     | D'Horta de Sant Joan al límit de la província           | 3,990                | T-1142   | Carretera Horta de Sant Joan - Arenys de Lledó           | 3,990              |
| TV-3344     | De la N-420 a Caseres                                   | 0,750                | T-1112   | Accés a Caseres  | 0,750              |
| TV-3401     | De l'Ampolla a Deltebre                                 | 9,300                | T-2013   | Carretera Ampolla - Deltebre                             | 9,300              |
| TV-3404     | De Sant Jaume d'Enveja a la TV-3405                     | 3,020                | T-2015   | Carretera de Sant Jaume d'Enveja                         | 3,020              |
| TV-3405     | De la TV-3403 als Muntells                              | 13,909               | T-2043   | Carretera Amposta - els Muntells                         | 13,909             |
| TV-3406     | De la TV-3408 a la TV-3405                              | 9,802                | T-2032   | Carretera Sant Carles de la Ràpita - Sant Jaume d'Enveja | 9,802              |
| TV-3408     | D'Amposta a la TV-3406                                  | 7,588                | T-1013   | Carretera Sant Carles de la Ràpita - Amposta             | 7,588              |
| TV-3409     | De Camarles a Deltebre                                  | 7,100                | T-2046   | Carretera Camarles - Deltebre                            | 7,100              |
| TV-3421     | De la Sénia a Roquetes                                  | 31,815               | T-2133   | Carretera de Mas de Barberans                            | 31,815             |
| TV-3422     | D'Alfara de Carles als Reguers                          | 9,630                | T-1141   | Carretera d'Alfara de Carles                             | 9,630              |
| TV-3443     | Vial de servei de la C-12                               | 4,690                | T-2042   | Antiga carretera Amposta - Vinallop                      | 4,690              |
| TV-3451     | De Deltebre al Port del Fangar                          | 4,630                | T-2033   | Carretera del Port del Fangar                            | 4,630              |
| TV-3454a    | Camí de servei  | 7,300                | T-2023   | Antiga carretera Amposta - Deltebre                      | 7,300              |
| TV-3541     | De Paüls a Xerta  | 9,270                | T-1123   | Carretera de Paüls                                       | 9,270              |
| TV-7001     | De la N-240 a l'Espluga de Francolí                     | 2,330                | T-3229   | Carretera de l'Espluga de Francolí                       | 2,330              |
| TV-7002     | De Vimbodí a Poblet                                     | 3,897                | T-3247   | Carretera Vimbodí - Poblet                               | 3,897              |
| TV-7003     | De Vimbodí a la T-700                                   | 4,510                | T-3213   | Carretera de Riudabella                                  | 4,510              |
| TV-7004a    | Accés a Vimbodí i a Vallclara                           | 1,110                | T-3239   | Accés a Vimbodí i a Vallclara                            | 1,110              |
| TV-7007     | De Poblet a l'Espluga de Francolí                       | 3,220                | T-3238   | Carretera de les Masies                                  | 3,220              |
| TV-7012     | D'Arbolí a la C-242                                     | 4,665                | T-3296   | Carretera de l'Arbolí                                    | 4,665              |
| TV-7021     | De la Morera de Montsant a Cornudella de Montsant       | 8,065                | T-2224   | Carretera de la Morera de Montsant                       | 8,065              |
| TV-7022     | Accés a Escaladei des de la T-702                       | 0,355                | T-2236   | Accés a Escaladei  | 0,355              |
| TV-7023     | Accés a la Bisbal de Falset                             | 0,330                | T-2213   | Branc de la Bisbal de Falset                             | 0,330              |
| TV-7042     | De Rojals a Montblanc                                   | 11,585               | T-3295   | Carretera de Rojals                                      | 11,585             |
| C-240z      | De la C-14 a la TV-7044                                 | 0,490                | T-3226   | Carretera de Farena                                      | 13,555             |
| TV-7044     | De la Riba a Farena                                     | 13,065               |          |  |                    |
| TV-7045     | De Mont-ral a la T-704 pel Bosquet i l'Aixàviga         | 7,280                | T-3233   | Carretera de Mont-ral                                    | 7,280              |
| TV-7045b    | Ramal d'accés a Mont-ral                                | 0,350                | T-3246   | Accés a Mont-ral   | 0,350              |
| TV-7045c    | Ramal d'accés al Bosquet                                | 0,220                | T-3225   | Accés al Bosquet   | 0,220              |
| TV-7045d    | Ramal d'accés a l'Aixàviga                              | 0,200                | T-3223   | Accés a l'Aixàviga                                       | 0,200              |
| TV-7046     | De l'Albiol a la C-14                                   | 12,205               | T-3245   | Carretera de l'Albiol                                    | 12,205             |
| TV-7046b    | Ramal a les Masies Catalanes                            | 0,605                | T-3232   | Accés a les Masies Catalanes                             | 0,605              |
| TV-7048     | De Castellvell del Camp a Almofter                      | 2,440                | T-3291   | Carretera Castellvell - Almofter                         | 2,440              |
| TV-7091     | Accés a la Febró des de la T-704                        | 0,615                | T-3224   | Accés a la Febró   | 0,615              |
| TV-7092     | De la T-704 a la TV-7012 pel campament dels Castillejos | 8,470                | T-3235   | Carretera Arbolí - la Mussara                            | 8,470              |



## LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

| Codi actual | Denominació actual                          | Longitud actual (km) | Codi nou | Denominació nova                                   | Longitud nova (km) |
|-------------|---|----------------------|----------|--|--------------------|
| TV-7093     | De la T-704 a la Mussara                    | 0,675                | T-3234   | Accés a la Mussara                                 | 0,675              |
| TV-7111     | De la Vilella Alta a la T-702               | 0,560                | T-2216   | Accés a la Vilella Alta                            | 0,560              |
| TV-7221     | D'Alcover al Milà                           | 3,795                | T-4243   | Carretera del Milà                                 | 3,795              |
| TV-7222     | D'Alcover a Vilallonga del Camp             | 5,934                | T-4241   | Carretera Alcover - Vilallonga del Camp            | 5,934              |
| TV-7223     | De la Selva del Camp a Vilallonga del Camp  | 5,025                | T-4285   | Carretera la Selva del Camp - Vilallonga del Camp  | 5,025              |
| TV-7232     | De Vilalba dels Arcs a Batea                | 9,600                | T-1232   | Carretera Vilalba dels Arcs - Batea                | 9,600              |
| TV-7331     | De la Fatarella a les Camposines            | 8,960                | T-1244   | Carretera la Fatarella - les Camposines            | 8,960              |
| TV-7333     | De la Fatarella a Vilalba dels Arcs         | 7,850                | T-1231   | Carretera la Fatarella - Vilalba dels Arcs         | 7,850              |
| TV-7341     | Del Masroig a la N-420                      | 1,860                | T-2231   | Branc del Masroig                                  | 1,860              |
| TV-7411     | De Riba-roja d'Ebre a la Pobla de Massaluca | 20,160               | T-1233   | Carretera Riba-roja d'Ebre - la Pobla de Massaluca | 20,160             |
| TV-7421     | De Picamoixons a la C-37                    | 3,469                | T-4211   | Carretera de Picamoixons                           | 3,469              |
| TV-7501     | De la N-240 a Puigdelfí                     | 0,260                | T-4225   | Accés a Puigdelfí                                  | 0,260              |
|             |   |                      |          | <b>Total</b>                                       | <b>1.085,251</b>   |



**CAMINS DEL GRUP 1a - CAMP DE TARRAGONA**

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>                      | <b>Comarca</b>          | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------|----------------------|
| T-2114      | Gavadà                              | Baix Camp               | 1a          | 7,18                 |
| T-2122      | els Guiamets a Móra                 | Priorat                 | 1a          | 3,06                 |
| T-3116      | circumval·lació a Botarell          | Baix Camp               | 1a          | 0,51                 |
| T-3126      | Capçanes als Guiamets               | Priorat                 | 1a          | 2,22                 |
| T-3134      | Vilanova Escornalbou-Riudecanyes    | Baix Camp               | 1a          | 2,76                 |
| T-3292      | Maspujols a les Borges del Camp     | Baix Camp               | 1a          | 2,87                 |
| T-4233      | Bonastre a Albinyana                | Baix Penedès            | 1a          | 5,03                 |
| T-4283      | Roda de Barà a St Vicenç de Calders | Baix Penedès/Tarragonès | 1a          | 5,57                 |
| T-4340      | l'Hostal a Llorenç del Penedès      | Baix Penedès            | 1a          | 2,38                 |
| T-4346      | Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA | Baix Penedès            | 1a          | 6,41                 |
| T-4347      | Santa Oliva a Bellvei               | Baix Penedès            | 1a          | 2,15                 |
| T-4356      | Llorenç del Penedès a l'Arboç       | Baix Penedès            | 1a          | 3,83                 |
|             |                                     |                         |             | <b>TOTAL 43,97</b>   |

**CAMINS DEL GRUP 1a – TERRES DE L'EBRE**

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>                    | <b>Comarca</b> | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|-----------------------------------|----------------|-------------|----------------------|
| T-1032      | Traiguera                         | Montsià        | 1a          | 1,75                 |
| T-1045      | del Ròssec                        | Montsià        | 1a          | 2,44                 |
| T-1085      | dels Ports                        | Baix Ebre      | 1a          | 14,95                |
| T-2011      | del Lligallo de la Vidala         | Baix Ebre      | 1a          | 0,72                 |
| T-2021      | Sant Carles a Poble Nou i Salines | Montsià        | 1a          | 12,53                |
| T-2022      | del Migjorn                       | Montsià        | 1a          | 12,77                |
| T-2036      | Camarles a l'Aldea                | Baix Ebre      | 1a          | 4,60                 |
| T-2045      | Lligallo de l'Aldea               | Baix Ebre      | 1a          | 3,83                 |
| T-2114      | Gavadà                            | Baix Ebre      | 1a          | 12,44                |
| T-2122      | dels Guiamets a Móra              | Ribera d'Ebre  | 1a          | 1,13                 |
| T-2297      | Vinebre a la Torre de l'Espanyol  | Ribera d'Ebre  | 1a          | 2,46                 |
|             |                                   |                |             | <b>TOTAL 69,62</b>   |

**CAMINS DEL GRUP 1b - CAMP DE TARRAGONA**

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>                            | <b>Comarca</b>          | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|---|-------------------------|-------------|----------------------|
| T-2217      | Torroja a Escaladei                       | Priorat                 | 1b          | 6,5                  |
| T-2218      | accés al monestir d' Escaladei            | Priorat                 | 1b          | 0,93                 |
| T-2222      | Bellmunt del Priorat al Molar             | Priorat                 | 1b          | 5,89                 |
| T-2235      | Escaladei a la Morera de Montsant         | Priorat                 | 1b          | 5,06                 |
| T-3113      | Pratdip a Colldejou                       | Baix Camp               | 1b          | 6,7                  |
| T-3124      | Mont-roig del Camp a Cambrils             | Baix Camp               | 1b          | 6,8                  |
| T-3145      | de Sant Joan (Vinyols a Cambrils)         | Baix Camp               | 1b          | 5,27                 |
| T-3211      | Cornudella de Montsant a Pantà de Siurana | Priorat                 | 1b          | 2,62                 |
| T-3236      | la Cadeneta a Farena                      | Alt Camp                | 1b          | 2,38                 |
| T-3248      | Camí de Picarany                          | Baix Camp               | 1b          | 1,18                 |
| T-3282      | de la Font Major                          | Baix Camp               | 1b          | 2,38                 |
| T-3332      | accés a Senan                             | Conca de Barberà        | 1b          | 0,33                 |
| T-4142      | la Plana a Vila-Seca                      | Tarragonès              | 1b          | 2,27                 |
| T-4214      | nou de l'Ermida del LLorito               | Tarragonès              | 1b          | 1,72                 |
| T-4234      | Vespella a Salomó                         | Tarragonès              | 1b          | 3,51                 |
| T-4238      | Alcover a Serradalt                       | Alt Camp                | 1b          | 3,69                 |
| T-4240      | Ramal a Aqualéon                          | Baix Penedès            | 1b          | 0,31                 |
| T-4244      | de Gunyoles a la Secuita                  | Baix Penedès/Tarragonès | 1b          | 2,52                 |
| T-4310      | Masies a Costa Cunit                      | Baix Penedès            | 1b          | 2,69                 |
| T-4314      | Barberà de la Conca a Sarral              | Conca de Barberà        | 1b          | 3,65                 |
| T-4319      | Cunit a Jardins de Cunit                  | Baix Penedès            | 1b          | 1,26                 |
| T-4327      | Querol a Seguer                           | Alt Camp/Conca Barberà  | 1b          | 1,22                 |
| T-4331      | accés a la Baronia del Mar                | Baix Penedès            | 1b          | 1,82                 |
| T-4333      | Albinyana a les Peces                     | Baix Penedès            | 1b          | 1,58                 |
| T-4334      | Joncosa del Montmell a Aiguaviva          | Baix Penedès            | 1b          | 5,3                  |
| T-4339      | Conesa a Forès                            | Conca de Barberà        | 1b          | 7,6                  |
| T-4343      | Pla de Santa Maria a Torre Santa Maria    | Alt Camp                | 1b          | 3,6                  |
| T-4344      | Bisbal Penedès a Priorat de la Bisbal     | Baix Penedès            | 1b          | 0,85                 |
| T-4348      | accés a Calafell-Park                     | Baix Penedès            | 1b          | 1,37                 |

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>                   | <b>Comarca</b>   | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|----------------------------------|------------------|-------------|----------------------|
| T-4349      | Cunit a Rosers                   | Baix Penedès     | 1b          | 1,15                 |
| T-4355      | Querol al Coll de la Torreta     | Alt Camp         | 1b          | 7,14                 |
| T-4362      | Accés a Masromeu                 | Baix Penedès     | 1b          | 2,37                 |
| T-4380      | Conesa a Santa Coloma de Queralt | Conca de Barberà | 1b          | 7,5                  |
| T-4389      | Forès a Belltall                 | Conca de Barberà | 1b          | 4,13                 |
| T-4397      | Figuerola a Cabra del Camp       | Alt Camp         | 1b          | 2,56                 |
| T-4412      | Argençola                        | Conca de Barberà | 1b          | 3,59                 |
| T-4443      | accés a la Pobla de Carivenys    | Conca de Barberà | 1b          | 0,44                 |
|             |                                  |                  |             | TOTAL 124,05         |

**CAMINS DEL GRUP 1b – TERRES DE L'EBRE**

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>                     | <b>Comarca</b> | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|------------------------------------|----------------|-------------|----------------------|
| T-1111      | accés a Arnes                      | Terra Alta     | 1b          | 0,31                 |
| T-1120      | De Jesús als Reguers               | Baix Ebre      | 1b          | 5,34                 |
| T-1132      | accés a Paüls                      | Baix Ebre      | 1b          | 0,77                 |
| T-1138      | de les Illetes                     | Ribera d'Ebre  | 1b          | 0,79                 |
| T-1139      | camí vell de Móra                  | Ribera d'Ebre  | 1b          | 3,31                 |
| T-1211      | Batea a Caseres                    | Terra Alta     | 1b          | 5,2                  |
| T-1212      | Batea a Pobla de Massaluca         | Terra Alta     | 1b          | 7,72                 |
| T-2016      | de la Saida                        | Baix Ebre      | 1b          | 0,45                 |
| T-2024      | de l'Illa de Mar                   | Baix Ebre      | 1b          | 11,8                 |
| T-2031      | de Balandres                       | Montsià        | 1b          | 3,47                 |
| T-2035      | l'Aldea a Amposta                  | Baix Ebre      | 1b          | 5,3                  |
| T-2044      | Tortosa a Amposta                  | Baix Ebre      | 1b          | 9,3                  |
| T-2046      | Sant Jaume d'Enveja a els Muntells | Montsià        | 1b          | 3,98                 |
| T-2047      | als Muntells i Eucaliptus          | Montsià        | 1b          | 5,05                 |
| T-2113      | Ampolla al Perelló                 | Baix Ebre      | 1b          | 8,18                 |
| T-2121      | Coves de Benifallet                | Ribera d'Ebre  | 1b          | 1,5                  |
| T-2132      | l' Ampolla a Camarles              | Baix Ebre      | 1b          | 3,17                 |
| T-2144      | de les Planes                      | Baix Ebre      | 1b          | 8,3                  |
| T-2211      | de Flix a Vinebre                  | Ribera d'Ebre  | 1b          | 10,31                |
| T-2239      | de Vingalis                        | Ribera d'Ebre  | 1b          | 6,4                  |
| T-2245      | de la Palma d'Ebre a Bovera        | Baix Ebre      | 1b          | 3,89                 |
|             |                                    |                |             | <b>TOTAL 104,29</b>  |

**CAMINS DEL GRUP 2 – CAMP DE TARRAGONA**

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>  | <b>Comarca</b>          | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|---|-------------------------|-------------|----------------------|
| T-2214      | la Figuera a Cabacés  | Priorat                 | 2           | 3,94                 |
| T-2215      | el Masroig a el Lloar   | Priorat                 | 2           | 7,37                 |
| T-2227      | accés al pantà de Margalef  | Priorat                 | 2           | 2,81                 |
| T-3114      | Argentera a Castell d'Escornalbou   | Baix Camp               | 2           | 3,04                 |
| T-3115      | de Mas Blader   | Baix Camp               | 2           | 5,29                 |
| T-3317      | de Vinyols a Cambrils   | Baix Camp               | 2           | 3,52                 |
| T-3125      | Mont-roig del Camp al Parc Samà   | Baix Camp               | 2           | 4,571                |
| T-3133      | de Vilanova d'Escornalbou a Colldejou                                       | Priorat                 | 2           | 2,405                |
| T-3141      | Vilanova d'Escornalbou a Castell d'Escornalbou                              | Baix Camp               | 2           | 5,33                 |
| T-3181      | continuació camí T-3124   | Baix Camp               | 2           | 1,56                 |
| T-3221      | accés a Roquesbrunes  | Baix Camp               | 2           | 0,52                 |
| T-3222      | Arbolí al Pantà de Siurana  | Baix Camp/Priorat       | 2           | 6,61                 |
| T-3228      | Vallclara al Vilosell   | Conca de Barberà        | 2           | 0,4                  |
| T-3286      | Ulldemolins a Prades  | Priorat                 | 2           | 3,79                 |
| T-3299      | de Siurana fins a la carretera T-704  | Priorat                 | 2           | 8,31                 |
| T-4226      | Salomó a Bonastre   | Tarragonès/Baix Penedès | 2           | 6,77                 |
| T-4232      | Pobla Montornès a Roda Barà   | Tarragonès              | 2           | 3,71                 |
| T-4237      | Vallmoll a Bellavista   | Alt Camp                | 2           | 3,59                 |
| T-4248      | Vilabella a Salomó  | Alt Camp/Tarragonès     | 2           | 5,96                 |
| T-4258      | Pobla de Montornès a la Coma  | Tarragonès              | 2           | 0,64                 |
| T-4259      | Sant Vicenç de Calders al Colomer   | Baix Penedès            | 2           | 1,34                 |
| T-4273      | interconnexió entre els camins de Salomó al Catllar i de Salomó a Montferri | Tarragonès              | 2           | 1,97                 |
| T-4274      | de Salomó a Montferri   | Tarragonès              | 2           | 5,71                 |
| T-4282      | Pobla de Montornès a Riera de Gaià  | Tarragonès              | 2           | 4,39                 |
| T-4288      | Montferri a Bràfim  | Alt Camp                | 2           | 2,33                 |
| T-4294      | el Catllar a Vespella de Gaià   | Tarragonès              | 2           | 7,19                 |
| T-4295      | de Salomó al Catllar  | Tarragonès              | 2           | 9,05                 |
| T-4299      | Picamoixons a Fontscaldes   | Alt Camp                | 2           | 4,83                 |
| T-4311      | Passanant a Belltall  | Conca de Barberà        | 2           | 5,17                 |



| CODI   | Topònim                                | Comarca                | Grup | Longitud (km) |
|--------|--|------------------------|------|---------------|
| T-4312 | Passanant a Vallfogona de Riucorb      | Conca de Barberà       | 2    | 4,07          |
| T-4313 | accés a la Sala de Comalats            | Conca de Barberà       | 2    | 0,67          |
| T-4323 | accés a Mas Mateu                      | Baix Penedès           | 2    | 0,96          |
| T-4332 | Sant Miquel a Banyeres del Penedès     | Baix Penedès           | 2    | 2,15          |
| T-4337 | Fontscaldes a Figuerola del Camp       | Alt Camp               | 2    | 4,35          |
| T-4341 | Barberà de la Conca a Pira             | Conca de Barberà       | 2    | 2,71          |
| T-4342 | Solivella a Pira                       | Conca de Barberà       | 2    | 4,24          |
| T-4345 | Anella circuit IDIADA                  | Baix Penedès           | 2    | 3,45          |
| T-4351 | accés al Fonoll                        | Conca de Barberà       | 2    | 3,38          |
| T-4352 | Segura a Savallà del Comtat            | Conca de Barberà       | 2    | 2,9           |
| T-4354 | Forès a Rocafort de Queralt            | Conca de Barberà       | 2    | 2,95          |
| T-4359 | Ranxos Bonany a Esblada                | Alt Camp               | 2    | 8,46          |
| T-4363 | Camí a Pontons                         | Alt Camp               | 2    | 2,36          |
| T-4372 | Prenafeta a Lilla                      | Conca de Barberà       | 2    | 3,5           |
| T-4373 | accés a Miramar                        | Alt Camp               | 2    | 2,74          |
| T-4374 | Llorac a Savallà del Comtat            | Conca de Barberà       | 2    | 1,56          |
| T-4375 | Selmella a Vallespinosa                | Conca Barberà/Alt Camp | 2    | 4,83          |
| T-4384 | accés a La Talaia                      | Baix Penedès           | 2    | 0,92          |
| T-4388 | Pontils a Biure de Gaià                | Conca de Barberà       | 2    | 4,35          |
| T-4390 | accés a Glorieta                       | Conca de Barberà       | 2    | 1,26          |
| T-4391 | el Molí del Blanquillo a Santa Oliva   | Baix Penedès           | 2    | 2,3           |
| T-4392 | accés a les Masies de Sant Miquel      | Baix Penedès           | 2    | 0,61          |
| T-4393 | accés a la Moixeta i Les Pinedes Altes | Baix Penedès           | 2    | 2,45          |
| T-4399 | Pontils a Vallespinosa                 | Conca de Barberà       | 2    | 5,5           |
| T-4423 | Llorac a la Cirera                     | Conca de Barberà       | 2    | 1,58          |
| T-4442 | Pobla de Carivenys a les Roques        | Conca de Barberà       | 2    | 2,57          |
|        |  |                        |      | TOTAL 194,54  |

**CAMINS DEL GRUP 2 – TERRES DE L'EBRE**

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>                     | <b>Comarca</b>           | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|------------------------------------|--------------------------|-------------|----------------------|
| T-1022      | dels Valentins a Uldecona          | Montsià                  | 2           | 2,6                  |
| T-1024      | de Colomer                         | Baix Ebre                | 2           | 3,17                 |
| T-1031      | Godall a Amposta                   | Montsià                  | 2           | 5,08                 |
| T-1034      | Mitaplana                          | Montsià                  | 2           | 12,26                |
| T-1035      | del Carme                          | Baix Ebre/Montsià        | 2           | 9,2                  |
| T-1037      | del Mont Caro                      | Baix Ebre                | 2           | 3,8                  |
| T-1038      | del Toscar                         | Baix Ebre                | 2           | 4,66                 |
| T-1041      | Pou del Juglar                     | Montsià                  | 2           | 6,75                 |
| T-1042      | de Valldebous                      | Montsià                  | 2           | 2,63                 |
| T-1043      | de la Miliana                      | Montsià                  | 2           | 2,02                 |
| T-1046      | Cantalops                          | Montsià                  | 2           | 10,26                |
| T-1113      | Caseres a Horta de Sant Joan       | Terra Alta               | 2           | 12,34                |
| T-1115      | dels Reguers a Aldover             | Baix Ebre                | 2           | 2,36                 |
| T-1121      | Aldover a Alfara de Carles         | Baix Ebre                | 2           | 6,38                 |
| T-1122      | Alfara de Carles a Xerta           | Baix Ebre                | 2           | 9,24                 |
| T-1124      | de Caseres a Bot                   | Terra Alta               | 2           | 14,20                |
| T-1131      | de Vall d'en Vinyes                | Baix Ebre                | 2           | 6,58                 |
| T-1135      | el Pinell de Brai a Móra           | Ribera d'Ebre            | 2           | 4,4                  |
| T-1136      | Gandesa a la Fontcalda             | Terra Alta               | 2           | 7,51                 |
| T-1143      | Antiga Estació a la Fontcalda      | Terra Alta               | 2           | 0,99                 |
| T-1145      | de la Ratlla del Terme             | Ribera d'Ebre            | 2           | 1,24                 |
| T-1171      | de la Franqueta                    | Terra Alta               | 2           | 9,58                 |
| T-1213      | la Fatarella a Riba-roja d' Ebre   | Terra Alta/Ribera d'Ebre | 2           | 11,7                 |
| T-1214      | Riba-roja d' Ebre a Maials         | Ribera d'Ebre            | 2           | 15,01                |
| T-1215      | Subarrech                          | Ribera d'Ebre            | 2           | 5,37                 |
| T-1222      | Pobla de Massaluca a Nonasp        | Terra Alta               | 2           | 6,35                 |
| T-1241      | Batea a Gandesa                    | Terra Alta               | 2           | 10,87                |
| T-1243      | Corbera d'Ebre a Vilalba dels Arcs | Terra Alta               | 2           | 6,45                 |
| T-1245      | Sant Jeroni                        | Ribera d'Ebre            | 2           | 14,97                |

| <b>CODI</b> | <b>Topònim</b>                                    | <b>Comarca</b> | <b>Grup</b> | <b>Longitud (km)</b> |
|-------------|---|----------------|-------------|----------------------|
| T-2012      | Lligallo de Balada                                | Montsià        | 2           | 1,4                  |
| T-2014      | Poble Nou a Sant Jaume d'Enveja                   | Montsià        | 2           | 3,64                 |
| T-2034      | del canal de la Ravaleta                          | Baix Ebre      | 2           | 2,72                 |
| T-2041      | Amposta a Poble Nou                               | Montsià        | 2           | 9,02                 |
| T-2131      | l'Ampolla a l'Ametlla de Mar                      | Baix Ebre      | 2           | 8,1                  |
| T-2142      | Antiga Carretera T-352 (Benifallet)               | Baix Ebre      | 2           | 1,18                 |
| T-2241      | dels Plans  | Ribera d'Ebre  | 2           | 4,31                 |
| T-2242      | de les Aubagues                                   | Ribera d'Ebre  | 2           | 0,74                 |
| T-2271      | antic de la Torre de l'Espanyol a la Palma d'Ebre | Ribera d'Ebre  | 2           | 7,1                  |
|             |   |                |             | TOTAL 240,97         |



## ACTUACIONS PRIORITÀRIES EN TRAMS INTERURBANS

| Codi | Codi via | Denominació   | Actuació  | Grup d'actuació | Àmbit             |
|------|----------|---|---|-----------------|-------------------|
| 1    | T-202    | D'Altafulla a la Riera de Gaià                        | Condicionament entre el Castellot i la T-203                          | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 2    | T-203    | De la TP-2031 a la Riera de Gaià pel Catllar          | Condicionament entre la Riera de Gaià i el Catllar                    | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 3    | T-203    | De la TP-2031 a la Riera de Gaià pel Catllar          | Condicionament entre la TP-2039 i la TP-2031                          | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 4    | T-313    | De Montbrió del Camp a la N-420                       | Millores puntuals entre Riudecanyes i la TV-3131                      | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 5    | T-3136   | De Botarell a la N-420                                | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 6    | T-321    | De la T-310z a Vilanova d'Escornalbou                 | Condicionament de la carretera  | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 7    | T-3231   | D'Almóster a la Selva del Camp                        | Condicionament de la carretera  | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 8    | T-722    | De La Pobla de Mafumet a la C-37                      | Condicionament entre el Rourell i la C-37                             | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 9    | T-751    | De La Masó a Vallmoll                                 | Condicionament de la carretera  | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 10   | TP-2031  | De Tarragona a la C-51                                | Condicionament entre l'Argilaga i la C-51                             | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 11   | TP-2039  | Del Catllar a la N-340                                | Millores puntuals entre la N-340 i la urbanització els Cocons         | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 12   | TP-2044  | Del Vendrell a Sant Vicenç de Calders                 | Condicionament entre la sortida del Vendrell i la TV-2048             | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 13   | TV-2021  | De Vespella a la Nou de Gaià                          | Condicionament entre els Masos de Vespella i la T-202                 | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 14   | TV-2034  | De Valls a Vilabella                                  | Condicionament entre Valls i Puigpelat i entre Puigpelat i la TP-2031 | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 15   | TV-2043  | D'Albinyana a la C-51                                 | Condicionament de la carretera  | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 16   | TV-2048  | De la TP-2044 al Barri Baix de Sant Vicenç de Calders | Condicionament de la carretera  | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |

| Codi | Codi via | Denominació  | Actuació   | Grup d'actuació | Àmbit             |
|------|----------|--|--|-----------------|-------------------|
| 17   | TV-2236  | De Perafort a la TP-2031 pels Pallaresos                       | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 18   | TV-2401  | De la Bisbal del Penedès a la C-51 per la Joncosa del Montmell | Millores puntuals entre la Mirador del Penedès i la C-51 | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 19   | TV-2441  | De Santes Creus a Pontons                                      | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 20   | TV-2443  | De Vila-rodona a Aiguaviva                                     | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 21   | TV-7002  | De Vimbodí a Poblet  | Millores puntuals entre Riu Milans i Poblet              | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 22   | TV-7221  | D'Alcover al Milà  | Condicionament de la carretera                           | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 23   | TV-7223  | De la Selva del Camp a Vilallonga del Camp                     | Condicionament de la carretera                           | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 24   | TV-7501  | De la N-240 a Puigdelví  | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G1</b>       | Camp de Tarragona |
| 25   | T-1110   | De la T-330 al límit de província                              | Condicionament de la carretera                           | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 26   | T-324    | Del límit comarca de la Terra Alta a Mòra d'Ebre per Miravet   | Condicionament entre Benissanet i Mòra                   | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 27   | T-342    | De Roquetes als Reguers  | Millores puntuals del pont a l'entrada dels Reguers      | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 28   | TV-3032  | De La Serra d'Almos a la N-420 per Darmós                      | Condicionament de la carretera                           | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 29   | TV-3111  | De Llaberia a la T-311   | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 30   | TV-3313  | D'Ulldecona a La Galera per Godall                             | Millores puntuals entre Ulldecona i Godall               | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 31   | TV-3401  | De l'Ampolla a Deltebre  | Condicionament entre el PK 1+300 i el PK 3+700           | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 32   | TV-3406  | De la TV-3408 a la TV-3405                                     | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 33   | TV-3421  | la Sènia-Roquetes  | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G1</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 34   | T-242    | De la C-241d a Barberà de la Conca                             | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 35   | T-244    | Del Pla de Manlleu a Ranxos de Bonnany                         | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |

| Codi | Codi via | Denominació   | Actuació   | Grup d'actuació | Àmbit             |
|------|----------|---|--|-----------------|-------------------|
| 36   | T-313    | De Montbrió del Camp a la N-420                                 | Millores puntuals entre la TV-3131 i la N-420            | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 37   | T-320    | De Montbrió del Camp a l'estació de Botarell                    | Condicionament entre Botarell i l'estació de Botarell    | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 38   | T-704    | De la N-420 a la TV-7041  | Millores puntuals entre Riu Siurana i la TV-7041         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 39   | T-711    | Gratallops-Torroja  | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 40   | T-712    | De Gratallops al Lloar  | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 41   | T-740    | De Falset a Porrera   | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 42   | TP-2031  | De Tarragona a la C-51.   | Millores puntuals entre Tarragona i Pallaresos           | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 43   | TP-2442  | De Sant Jaume dels Domenys al Pla de Manlleu                    | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 44   | TP-3211  | De Riudecanyes al Castell d'Escornalbou                         | Millores puntuals entre Riudecanyes i Mar de Riudecanyes | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 45   | TV-2001  | De Figuerola del Camp al Pla de Santa Maria                     | Millores puntuals a l'accés a Figuerola del Camp         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 46   | TV-2006  | D'Aiguamúrcia a Santes Creus                                    | Millores puntuals entre la Plana del Molí a Santes Creus | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 47   | TV-2015  | De Vallespinosa a la C-241d.                                    | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 48   | TV-2032  | De Vilabella a l'Argilaga                                       | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 49   | TV-2035  | De Nulles a Valls   | Condicionament entre Bellavista i Valls                  | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 50   | TV-2041  | De la N-340 a la TV-2042 per Roda de Barà i Bonastre            | Millores puntuals entre Roda de Barà i la TV-2042        | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 51   | TV-2042  | De la C-51 a la T-204 per Masarbonès i Masllorènç               | Condicionament entre Masllorènç i la T-204               | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 52   | TV-2122  | Del Papiolet a Banyeres del Penedès per Sant Jaume dels Domenys | Condicionament entre el Lleger i Banyeres del Penedès    | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 53   | TV-2142  | Del Pont d'Armentera al Barri de les Ordes                      | Millores puntuals a la carretera                         | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |

| Codi | Codi via | Denominació  | Actuació  | Grup d'actuació | Àmbit             |
|------|----------|--|---|-----------------|-------------------|
| 54   | TV-2212  | D'Aguló a la C-241e  | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 55   | TV-2231  | De l'Argilaga a la N-240 per la Secuita i Perafort.            | Millores puntuals entre la Secuita i laTV-2234                        | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 56   | TV-2241  | De Rauric al límit de la província                             | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 57   | TV-2245  | D'Albió a la T-224   | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 58   | TV-2331  | De Rocafort de Queralt a la T-233                              | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 59   | TV-2333  | De Montbrió de la Marca a la C-241d.                           | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 60   | TV-2336  | De l'Espluga de Francolí a la T-233 per Blancafort i Solivella | Millores puntuals entre l'Espluga de Francolí i Solivella             | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 61   | TV-2338  | De Blancafort al límit de la província                         | Millores puntuals entre Blancafort i la TV-2336                       | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 62   | TV-2441  | De Santes Creus a Pontons                                      | Millores puntuals a la carretera entre les Pobles i Ranxos de Bonnany | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 63   | TV-2444  | De la C-51z a Can Ferrer de la Cogullada                       | Millores puntuals entre el pont de l'autopista AP-2 i la TV-2443      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 64   | TV-7044  | De la Riba a Farena.   | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 65   | TV-7045  | De Mont-ral a la T-704 pel Bosquet i l'Aixàviga                | Millores puntuals a la carretera                                      | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 66   | TV-7048  | De Castellvell del Camp a Almofter                             | Millores puntuals entre Castellmofter i Castellvell                   | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 67   | TV-7222  | D'Alcover a Vilallonga del Camp                                | Condicionament de la carretera  | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 68   | TV-7341  | Del Masroig a la N-420.  | Millores puntuals a la carretera. Tram pont sobre el barranc del Pou  | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 69   | T-1040   | De la Sénia a la CV-105 (límit província)                      | Condicionament de la carretera  | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 70   | T-324    | Del límit comarca de la Terra Alta a Mòra d'Ebre per Miravet   | Millores puntuals a la carretera entre Miravet i Benissanet           | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |



| Codi | Codi via | Denominació  | Actuació   | Grup d'actuació | Àmbit            |
|------|----------|--|--|-----------------|------------------|
| 71   | T-702    | De la Bisbal de Falset a la Palma d'Ebre           | Millores puntuals a la carretera   | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |
| 72   | T-703    | De la C-233 a la Palma d'Ebre                      | Millores puntuals a la carretera   | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |
| 73   | TV-3025  | De l'estació de l'Ametlla de Mar a la N-340 antiga | Millores puntuals entre la N-340 a la N-340a                                   | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |
| 74   | TV-3314  | De La Galera a la TV-3319 per Miliana              | Millores puntuals a la carretera   | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |
| 75   | TV-3315  | Ramal a Miliana                                    | Millores puntuals a la carretera   | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |
| 76   | TV-3341  | D'Horta de Sant Joan al límit de la província      | Millores puntuals a la carretera   | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |
| 77   | TV-7232  | De Vilalba dels Arcs a Batea                       | Millores puntuals a la carretera   | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |
| 78   | TV-7333  | De la Fatarella a Vilalba dels Arcs                | Condicionament entre el PK 0+000 i el PK 3+000 i entre el PK 5+000 el PK 8+000 | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre |

## ACTUACIONS PRIORITÀRIES EN TRAVESSERES

| Codi | Codi via | Tipus d'actuació         | Població                    | Grup d'actuació | Àmbit             |
|------|----------|--------------------------|-----------------------------|-----------------|-------------------|
| 1    | T-203    | Actuacions en travessera | el Catllar                  | G1              | Camp de Tarragona |
| 2    | T-242    | Actuacions en travessera | Barberà de la Conca         | G1              | Camp de Tarragona |
| 3    | T-722    | Actuacions en travessera | el Rourell                  | G1              | Camp de Tarragona |
| 4    | TP-2003  | Actuacions en travessera | Vila-rodona                 | G1              | Camp de Tarragona |
| 5    | TP-2442  | Actuacions en travessera | Sant Jaume dels Domenys     | G1              | Camp de Tarragona |
| 6    | TV-2122  | Actuacions en travessera | Cornudella                  | G1              | Camp de Tarragona |
| 7    | TV-2122  | Actuacions en travessera | Lleger                      | G1              | Camp de Tarragona |
| 8    | TV-2122  | Actuacions en travessera | Sant Jaume dels Domenys     | G1              | Camp de Tarragona |
| 9    | TV-2122  | Actuacions en travessera | Torregassa                  | G1              | Camp de Tarragona |
| 10   | TV-2443  | Actuacions en travessera | Vila-rodona                 | G1              | Camp de Tarragona |
| 11   | TV-3223  | Actuacions en travessera | Pradell de la Teixeta       | G1              | Camp de Tarragona |
| 12   | TV-7042  | Actuacions en travessera | Montblanc                   | G1              | Camp de Tarragona |
| 13   | TV-7048  | Actuacions en travessera | Almóster                    | G1              | Camp de Tarragona |
| 14   | T-301    | Actuacions en travessera | Benifallet                  | G1              | Terres de l'Ebre  |
| 15   | T-324    | Actuacions en travessera | Benissanet                  | G1              | Terres de l'Ebre  |
| 16   | T-342    | Actuacions en travessera | Roquetes                    | G1              | Terres de l'Ebre  |
| 17   | T-201    | Actuacions en travessera | Santa Coloma de Queralt     | G2              | Camp de Tarragona |
| 18   | T-203    | Actuacions en travessera | la Riera de Gaià            | G2              | Camp de Tarragona |
| 19   | T-320    | Actuacions en travessera | Botarell                    | G2              | Camp de Tarragona |
| 20   | T-711    | Actuacions en travessera | Torroja del Priorat         | G2              | Camp de Tarragona |
| 21   | T-712    | Actuacions en travessera | el Lloar                    | G2              | Camp de Tarragona |
| 22   | T-722    | Actuacions en travessera | Vilallonga del Camp         | G2              | Camp de Tarragona |
| 23   | T-731    | Actuacions en travessera | el Molar                    | G2              | Camp de Tarragona |
| 24   | T-734    | Actuacions en travessera | el Masroig                  | G2              | Camp de Tarragona |
| 25   | TP-2039  | Actuacions en travessera | Urb. Pinalbert              | G2              | Camp de Tarragona |
| 26   | TP-2442  | Actuacions en travessera | el Pla de Manlleu           | G2              | Camp de Tarragona |
| 27   | TV-2005  | Actuacions en travessera | Aiguamúrcia                 | G2              | Camp de Tarragona |
| 28   | TV-2032  | Actuacions en travessera | Vilabella                   | G2              | Camp de Tarragona |
| 29   | TV-2034  | Actuacions en travessera | Vilabella                   | G2              | Camp de Tarragona |
| 30   | TV-2121  | Actuacions en travessera | Barri de la Carronya        | G2              | Camp de Tarragona |
| 31   | TV-2212  | Actuacions en travessera | Aguiló                      | G2              | Camp de Tarragona |
| 32   | TV-2232  | Actuacions en travessera | els Garidells               | G2              | Camp de Tarragona |
| 33   | TV-2234  | Actuacions en travessera | Vistabella                  | G2              | Camp de Tarragona |
| 34   | TV-2243  | Actuacions en travessera | la Cirera                   | G2              | Camp de Tarragona |
| 35   | TV-2336  | Actuacions en travessera | Solivella                   | G2              | Camp de Tarragona |
| 36   | TV-2401  | Actuacions en travessera | Urb. el Mirador del Penedès | G2              | Camp de Tarragona |

| Codi | Codi via | Tipus d'actuació         | Població               | Grup d'actuació | Àmbit             |
|------|----------|--------------------------|------------------------|-----------------|-------------------|
| 37   | TV-2421  | Actuacions en travessera | Prenafeta              | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 38   | TV-2441  | Actuacions en travessera | Santes Creus           | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 39   | TV-3145  | Actuacions en travessera | la Canonja             | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 40   | TV-7021  | Actuacions en travessera | Cornudella de Montsant | <b>G2</b>       | Camp de Tarragona |
| 41   | T-301    | Actuacions en travessera | Tivenys                | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 42   | T-301    | Actuacions en travessera | Bítem                  | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 43   | T-342    | Actuacions en travessera | els Reguers            | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 44   | T-702    | Actuacions en travessera | la Palma d'Ebre        | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 45   | T-703    | Actuacions en travessera | la Palma d'Ebre        | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 46   | TV-3021  | Actuacions en travessera | Rasquera               | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 47   | TV-3032  | Actuacions en travessera | Darmós                 | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 48   | TV-3032  | Actuacions en travessera | Serra d'Almós          | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 49   | TV-3409  | Actuacions en travessera | Camarles               | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |
| 50   | TV-3421  | Actuacions en travessera | Mas de Barberans       | <b>G2</b>       | Terres de l'Ebre  |

## ACTUACIONS PRIORITÀRIES EN INTERSECCIONS

| Codi | Població                             | Via principal | Via secundària   | Via terciària | Grup d'actuació | Àmbit             | Observacions        |
|------|--------------------------------------|---------------|------------------|---------------|-----------------|-------------------|---------------------|
| 1    | Almoster                             | TV-7048       | Carrer municipal |               | G1              | Camp de Tarragona | Accés Castellmoster |
| 2    | Botarell                             | T-320         | T-3116           |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 3    | el Catllar                           | TP-2031       | TV-2236          |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 4    | el Pla de Santa Maria                | TP-2311       | TV-2001          |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 5    | la Bisbal del Penedès                | C-51          | TV-2042          |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 6    | la Selva del Camp                    | C-14          | TV-7223          |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 7    | Pira                                 | C-241         | T-242            |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 8    | Reus                                 | C-14z         | TP-7225          |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 9    | Reus                                 | T-310         | T-314            |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 10   | Vandellós i l'Hospitalet de l'Infant | C-44          | T-311            |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 11   | Vilallonga del Camp                  | T-722         | TV-7222          |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 12   | Vilanova d'Escornalbou               | T-310         | T-321            |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 13   | Vinyols i els Arcs                   | T-314         | T-3145           |               | G1              | Camp de Tarragona |                     |
| 14   | Amposta                              | TV-3408       | TV-3405          |               | G1              | Terres de l'Ebre  |                     |
| 15   | Camarles                             | TV-3401       | T-2024           |               | G1              | Terres de l'Ebre  |                     |
| 16   | Deltebre                             | TV-3409       | TV-3401          |               | G1              | Terres de l'Ebre  |                     |
| 17   | l'Ametlla de Mar                     | N-340         | TV-3025          |               | G1              | Terres de l'Ebre  | Enllaç sud          |
| 18   | l'Ampolla                            | TV-3401       | T-2034           |               | G1              | Terres de l'Ebre  |                     |
| 19   | Roquetes                             | T-342         | T-1025           |               | G1              | Terres de l'Ebre  |                     |
| 20   | Roquetes                             | T-342         | Carrer municipal |               | G1              | Terres de l'Ebre  | Camí Via Verda      |
| 21   | Roquetes                             | TV-3421       | Carrer municipal |               | G1              | Terres de l'Ebre  | Carrer Constitució  |
| 22   | Aiguamúrcia                          | TP-2002       | TV-2005          |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 23   | Alcover                              | TV-7421       | T-4238           |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 24   | Barberà de la Conca                  | TP-2311       | T-231            |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 25   | El Molar                             | T-730         | T-732            |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 26   | el Pont d'Armentera                  | C-37          | TV-2141          |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 27   | el Vendrell                          | TV-2048       | T-4259           | T-4283        | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 28   | Falset                               | T-710         | T-740            |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 29   | Gratallops                           | T-710         | T-711            |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 30   | la Masó                              | T-722         | T-751            |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 31   | La Nou de Gaià                       | T-202         | TV-2021          |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 32   | les Piles                            | C-241         | TV-2301          |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 33   | les Piles                            | C-241         | TV-2014          |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 34   | Montblanc                            | C-14          | TV-2337          |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 35   | Pradell de la Teixeta                | N-240         | TV-3223          |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |
| 36   | Roquesbrunes                         | T-704         | T-3221           |               | G2              | Camp de Tarragona |                     |

| Codi | Població                | Via principal | Via secundària | Via terciària | Grup d'actuació | Àmbit             | Observacions |
|------|-------------------------|---------------|----------------|---------------|-----------------|-------------------|--------------|
| 37   | Sant Jaume dels Domenys | B-212         | TV-2121        |               | G2              | Camp de Tarragona |              |
| 38   | Sant Jaume dels Domenys | TP-2442       | B-212          |               | G2              | Camp de Tarragona |              |
| 39   | Sarral                  | C-241         | TV-2334        |               | G2              | Camp de Tarragona |              |
| 40   | Solivella               | C-14          | TV-2336        |               | G2              | Camp de Tarragona |              |
| 41   | Valls                   | T-742         | TV-7421        |               | G2              | Camp de Tarragona |              |
| 42   | Batea                   | C-221         | TV-7232        |               | G2              | Terres de l'Ebre  |              |
| 43   | Camarles                | TV-3409       | T-2034         |               | G2              | Terres de l'Ebre  |              |
| 44   | Deltebre                | TV-3454       | TV-3454a       |               | G2              | Terres de l'Ebre  |              |
| 45   | Ginestar                | C-12          | TV-3023        |               | G2              | Terres de l'Ebre  | Pas de barca |
| 46   | la Sènia                | TP-3311       | TV-3421        |               | G2              | Terres de l'Ebre  |              |
| 47   | l'Aldea                 | TV-3454       | TV-3454a       |               | G2              | Terres de l'Ebre  |              |
| 48   | Rasquera                | T-302         | TV-3021        |               | G2              | Terres de l'Ebre  |              |
| 49   | Tortosa                 | TV-3422       | T-342          |               | G2              | Terres de l'Ebre  |              |